ВЕЛОСИПЕД

КАК НЕ КАТАТЬСЯ, А ТРЕНИРОВАТЬСЯ

30 МИНУТ ПРОГУЛКИ=

НАКАЧАННАЯ ПОПА + РЕЛЬЕФНЫЙ ПРЕСС + СИЛЬНЫЕ РУКИ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Казалось бы, что может быть проще езды на велосипеде? Вот твой двухколесный железный конь, вот ты — прыгнул на велосипед и уехал в закат. Впрочем, все гораздо сложнее. Цель книги «Велосипед: как не кататься, а тренироваться» — описать непреложные истины профессиональных спортсменов в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в вашей повседневной езде. Некоторые техники могут оказаться для вас весьма полезными, другие нет. Но будьте уверены: если вы поставите себе цель организовать свои тренировки на основе хотя бы некоторых из концепций, описанных на страницах данного издания, вы будете ездить быстрее, а крутить педали станет гораздо проще. Все настолько просто и очевидно.

- Бен Хьюитт
  -
  - Введение
  - 1
    -
    - Концепция № 1: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать быстрее
    - Концепция № 2: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать медленнее
    - Язык тренировок
      -
      - Аэробная мощность
      - Анаэробный порог
      - Частота
      - Продолжительность
      - Объем
      - Нагрузка
      - Избыточная тренировка
      - Перегрузка
  - Часть I
    - 2
      -
      - Подсчет каденции
      - Отыщи свою идеальную каденцию
    - 3
      -
      - Нагрузки целевых тренировок

- Найди свой максимум
- Определи свой АП
- Миф о жире
- Заключительное слово о нагрузках

- 4
  -
  - Слишком много информации?
  - Восприятие нагрузки
- 5
  -
  - Глубокое понимание усталости
  - Восстановление

○ Часть II

-
- 6
  -
  - Об углеводах
  - Не все углеводы одинаковы
  - Почему низкоуглеводная диета помогает не-спортсменам
  - Умное потребление углеводов
  - Еда на велосипеде
  - О жирах
  - Сбрасывание килограммов
  - Сила белков
  - Добавки
  - Мелкая картина
- 7
  -
  - Советы по развитию выносливости
    - Будь верен делу
    - Ищи возможности
    - Постепенно наращивай километраж
    - Имитируй мероприятие
    - Практикуй «молчаливые навыки»
    - Держи темп
    - Заправляйся
    - Разделяй и властвуй
- 8
  -
  - Работа на скорость
  - Мир спиннинга
  - Советы по технике
- 9

- Силовые тренировки
- 10
  - Тренировки мощности
  - Восстановление после тренировок силы и мощности
- 11
  - Освобождение от лишнего
  - Фактор улыбки
- 12
- 13
- 14
  - Базовый период
  - Поддаем жару
  - Период пика
  - Недели восстановления
  - Умный график
  - Переходим к уточнениям
- 15
- 16
- 17

○ Часть III

- 18
- 19
- 10
- 21
  - Сила и аэробная мощность
  - Предотвращение травм
  - Правильное планирование
  - Переосмысление традиционных идей
  - Теория одного подхода
  - Советы от элитного тренера
    - Будь терпелив
    - Используй технологии
    - Используй веса, чтобы развить специфическую силу для езды на велосипеде
    - Знай о связи
    - Используй низкое сопротивление,

чтобы поддерживать скорость и технику
- Делай степ-апы
- Комбинирование тренировок с весами с ездой на велосипеде

- 22
  -
  - Обычный велотренажер или роликовый тренажер?
  - Занимайся недолго

○ Часть IV
- 23
- 24
- 25
  -
  - Массимо Теста, доктор медицинских наук
  - Тудор Бомпа, доктор наук
  - Крис Кармайкл
  - Дин Голич
  - Хенни Топ
  - Джефф Брокер, доктор наук
  - Рой Никман
- 26
- 27

○ Словарь
- V
- А
- Б
- В
- Г
- Ж
- И
- К
- Л
- М
- Н
- О
- П
- Р
- С
- Т
- У
- Ф
- Х

        - Э
        - Я
    -
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
    - 9
    - 10
    - 11

Бен Хьюитт
Велосипед. Как не кататься, а тренироваться

Ben Hewitt
BICYCLING MAGAZINE'S TRAINING TECHNIQUES FOR CYCLISTS:
GREATER POWER, FASTER SPEED, LONGER ENDURANCE, BETTER SKILLS

© 2005 by Rodale Inc., Emmaus, PA, U. S. A.
All rights reserved
© Михеев П. И., перевод на русский язык, 2017
© ООО «Издательство «Э», 2018

Введение

Если ты открыл эту книгу, значит, ты хочешь ездить на своем велосипеде быстрее. Точка. Это понятное, простое желание. Оно скорее всего преследует тебя десятки лет, с тех самых пор, как ты впервые, виляя, проехал по тротуару на своем первом двухколеснике.

Но на этом понятность и простота твоего желания заканчиваются. Потому что если назвать велосипедные тренировки «сложными», то даже это будет означать, что ты серьезно их недооцениваешь. На то существует множество причин, но главная из них заключается в следующем: не существует двух одинаковых велосипедистов. Тело каждого из них — как и разум — по-разному реагирует на техники тренировок, их количество и нагрузки. Принимая во внимание различные цели (шоссейный велоспорт, критериумы, индивидуальные гонки с раздельным стартом), стили (горный, шоссейный, велокросс) и уровни развития (от начинающего до профессионала), можно понять, почему не существует универсальной программы тренировок.

Разумеется, создание настолько же уникальной программы, насколько своеобразна и твоя езда, очень увлекательно. Эту задачу несколько облегчает изучение некоторых истин, которые, если и не универсальны, то очень к этому близки. Цель этой книги состоит в том, чтобы описать эти истины в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в твоей повседневной езде.

Читай эту книгу с открытым разумом и готовностью идти на эксперименты. Некоторые техники могут оказаться для тебя весьма полезными, другие нет. Но будь уверен: если ты поставишь себе цель организовать свои тренировки на основе хотя бы некоторых из концепций, описанных на следующих страницах, ты будешь ездить быстрее. Все настолько просто и очевидно.

1
В начале

Ты на взводе, готов забраться на любую гору, спринтовать к каждой городской границе и скатиться по каждой кривой тропинке в близлежащем лесу. Отлично. Мотивация — это очень важный, часто недооцениваемый компонент успешной программы тренировки (мы будем намного больше говорить об этом далее). Но сначала, прежде чем ты вскочил с дивана и надел свою «Лайкру», нам нужно кое-что обсудить. Это не займет много времени, и я постараюсь, чтобы все прошло как можно безболезненнее.

Концепция № 1: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать быстрее

Я знаю, что ты думаешь: «Ну да, а как же?..» Однако ты удивишься, узнав, как много велосипедистов просто налегают на педали час за часом со скоростью, скажем, 25 км/ч. И при этом они ждут, что смогут, как по волшебству, увеличить ее до 32 км/ч в день местного благотворительного заезда или любительских гонок. Таким гонщикам я могу сказать три слова: «Ничего не получится». Конечно, ты на подобных гонках спокойно проедешь первые несколько километров, но вскоре твои мышцы, не привыкшие к увеличенным нагрузкам, наполнятся молочной кислотой, заскрипят и начнут с болью замедляться. В конце концов тебе повезет, если ты сможешь удержать среднюю скорость на уровне нормальных для тебя 25 км/ч.

Из этого понятно, что, если ты хочешь ехать со скоростью 32 км/ч в нужный день, ты должен быть способен держать 32 км/ч и в другие дни. На самом деле ты должен быть способен ехать еще быстрее намеченной скорости. Это звучит довольно жестко, пока ты не придешь к пониманию, что тебе не нужно (и не следует) долго ехать на такой скорости. Дав своему телу небольшое количество чего-то, что может быть тебе вредно (в данном случае — сверхвысоких нагрузок), ты сможешь справиться с меньшими нагрузками, не сломавшись.

Концепция № 2: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать медленнее

Знаю, ты думаешь: «Что он за человек такой? Только что говорил мне, что, чтобы ехать быстрее, я должен ехать быстрее. А теперь говорит, что надо ехать медленнее. Что он там наливает себе в бутылку?»

Согласен — это, на первый взгляд, нелогично. Но важно, чтобы ты мне поверил хотя бы настолько, чтобы продолжить читать.

Есть две причины тому, что большую часть времени езды (вплоть до 80 %) следует держать темп намного ниже того, которого ты пытаешься достичь. Во-первых, твое тело и разум просто не могут справиться с большими объемами усиленных тренировок. Психологический фактор мы обсудим позже, но пока поверь: если ты будешь слишком часто перегружаться, ты начнешь ехать медленнее. Не круто. Во-вторых, тренировки с пониженной нагрузкой на самом деле улучшают способность тела справляться с более высоким темпом. Как я уже говорил, мы это обсудим более детально чуть позже, а пока запомни эту мысль с пометкой: «Возможно, Это — Самая Важная Вещь из всего, что Мне Говорили о Тренировках».

Ладно. Теперь ты знаешь о тренировках на 99 % больше, чем 99 % велосипедистов. Но настоящий фокус (и причина того, почему в этой книге впереди еще куча страниц) в том, чтобы совместить эти диаметрально противоположные концепции в гармоничную программу тренировок. А чтобы это сделать, тебе следует знать еще несколько вещей. Так что читай дальше.

Язык тренировок

По мере прочтения этой книги тебе будут встречаться слова и фразы, которые тебе, возможно, не знакомы. И даже если ты их и слышал, ты можешь не до конца понимать их значение или то, как они вписываются в концепцию езды на велосипеде. Тренировка выносливости имеет свой собственный язык. Чтобы помочь тебе научиться, как на нем читать и разговаривать, давай пройдемся по некоторым ключевым терминам и концепциям.

Аэробная мощность

Также известная как VO2max. Аэробная мощность (АМ) является мерой количества кислорода, которое может использовать твое тело во время предельной нагрузки. Очевидно, что чем выше твоя аэробная мощность, тем лучше. Увеличенная аэробная мощность является одной из основных целей тренировок. Следует, однако, обратить внимание вот на что: да, тренировки могут увеличить АМ, но далеко не бесконечно, ее границы определяет генетика. Другими словами, тщательно выбирай родителей J. И не старей: аэробная мощность падает приблизительно на 1 % каждый год после достижения 25 лет. Но люди, которые постоянно упражняются, могут значительно (практически вдвое) замедлить этот показатель.

Анаэробный порог

Также известный как лактатный порог. Анаэробный порог (АП) — это уровень напряжения, при котором в крови начинает накапливаться молочная кислота. Чувствуешь ноющую боль в бедрах во время нагрузок? Это действие молочной кислоты. При накоплении определенного количества молочной кислоты у тебя не останется другого выбора, кроме как замедлиться. Но в отличие от аэробной мощности АП легко поддается тренировке. Другими словами, продуманная тренировка может значительно его увеличить, позволив тебе ехать, используя больший объем от твоих предельных способностей. На самом деле у малоподвижных людей АП составляет приблизительно 50 % от АМ, а у хорошо тренированных спортсменов — 90 % от АМ. Вот почему АМ не очень хорошо отражает возможности человека. Если у кого-то высокая АМ, это еще не значит, что он может полностью использовать ее потенциал.

Частота

С этим показателем все довольно просто: он отражает то, как часто ты проводишь тренировки. Важно понять, что частота — относительное понятие. Для новичка тренировка четыре раза в неделю может отражать адекватную частоту, в то время как опытные велосипедисты могут выполнять тот же объем тренировок за два дня, выполняя «два-в-день». Частота, с которой ты тренируешься, должна основываться на твоем текущем уровне развития.

Продолжительность

Еще один простой показатель: время, которое ты отводишь своим тренировкам. Разумеется, оно сильно зависит от текущего состояния степени достижения целей, которых ты хочешь добиться от конкретной тренировки. Опытный велосипедист, который готовится к длительной шоссейной гонке, может совершать регулярные заезды по 4–5 часов, в то время как программа критериума категории 4 будет сосредоточена на намного более коротких дистанциях.

Объем

Объедини свои частоту и продолжительность, и ты получишь объем — твою общую тренировочную нагрузку, измеряемую в часах. Тебе может импонировать идея сосредоточиться на объеме просто потому, что его легко определить. Но сам по себе объем — не очень хороший показатель качества тренировок.

Нагрузка

Нагрузка является самым важным фактором при определении успеха спортсмена (или его отсутствия). Нагрузка напоминает соль в пище: добавь правильное количество, и твое блюдо запоет. Но если ее будет слишком мало или слишком много, ты отставишь тарелку после всего нескольких ложек. Вот и тренировочная нагрузка является ингредиентом, который многие велосипедисты понимают неправильно. Они тренируются либо слишком усиленно, либо слишком часто, либо недостаточно усиленно, либо слишком редко или с любой комбинацией этих четырех вариантов.

Избыточная тренировка

Специалисты определяют ее как состояние безжизненного выполнения, которое происходит в результате чрезмерного объема, напряжения или и того и другого. Избыточная тренировка — это черная дыра езды на велосипеде, и она преждевременно закончила сезоны (и карьеры) многим спортсменам. Избыточную тренировку бывает трудно определить, просто потому что ее симптомы могут быть точно такими же, как и у ее противоположности: недостаточной тренировки. Большинство велосипедистов думают, что, если они недостаточно хорошо едут, это скорее всего происходит потому, что они мало тренируются. В некоторых случаях это верно, но намного чаще в проблеме винить следует избыточную тренировку, а не недостаточную.

Перегрузка

Перегрузка отличается от избыточной тренировки тем, что это сознательное, даже желаемое состояние, которое создается коротким периодом напряженной тренировки, спланированным, чтобы дать возможность телу адаптироваться к более сильному стрессу. Успешная программа тренировок повторяет цикл перегрузка-восстановление-адаптация-перегрузка, который постоянно улучшает работу тела. Чрезвычайно важно понять, что перегрузка — это всего лишь катализатор улучшения показателей. Без соответствующего восстановления у тела не будет возможности адаптироваться, и показатели начнут, наоборот, падать.

Часть I
Больше ключевых концепций

2
Вращать педали как профессионал

Когда Лэнс Армстронг вышел из тени рака, выиграв свой первый Тур де Франс, люди были ошарашены. Как велосипедист он переродился и с физической, и с технической точек зрения. Рак и последовавшая химиотерапия позаботились о первом, а сам Армстронг и тренер Крис Кармайкл справились со вторым.

Самым заметным отличием стал новоприобретенный Армстронгом стиль вращения педалей. Все профессионалы смотрятся на зависть податливо и плавно на своих велосипедах (если ты проедешь за год 30 000 километров, ты тоже будешь роскошно выглядеть верхом на велосипеде), но Армстронг возвел это в Абсолют. Пока его соперники держали каденцию (вращение педалей) на уровне между 80 и 90 оборотами в минуту (а часто намного меньшем во время крутых подъемов), Армстронг летел по дороге, в то время как его педали, подобно колибри, вращались со скоростью 100–110 об/мин. И когда он пошел в горку, его каденция едва ли замедлилась.

Вращение педалей настолько важно для того, чтобы быть сильным, эффективным велосипедистом, что ты должен о ней позаботиться еще до того, как перейдешь к самим тренировочным техникам. Слишком многие велосипедисты принимают вращение педалей как должное, думая, что дело только в том, чтобы двигать ногами вверх и вниз. Несмотря на то что эффективное нажатие на педали не приведет тебя в лучшую форму, оно может позволить тебе извлечь максимум из твоего текущего состояния. Думай об этом, как о бесплатной скорости. Вот теперь мы привлекли твое внимание.

Подсчет каденции

Каденция — это простая мера скорости ног, примерно как тахометр в твоей машине. И так же, как твоя машина лучше всего едет на определенных оборотах, так и твое тело. В следующий раз, как будешь гулять, обрати внимание на стиль нажатия на педали непостоянных велосипедистов (они обычно ездят в джинсах и без шлема). Многие из них трудятся на высокой передаче и вращают педали со скоростью 40–50 об/мин. Это происходит отчасти из-за того, что тому, кто не тренировал свои ноги, чтобы вращать педали быстрее, это кажется нормальным. Но также это является следствием того, что многие верят в

ошибочное представление о том, что для того, чтобы двигаться быстрее, нужно толкать бóльшую шестерню.

Ну, так они не правы. Если ты тренируешься для того, чтобы быть в форме и, возможно, принимать участие в соревнованиях, твоя каденция должна составлять в среднем от 80 об/мин и достигать 100–110 об/мин, как у Армстронга. Поддержание такого оживленного типа каденции называется спиннинг (рифмуется с winning — победа, что означает — он нам нравится).

Чтобы измерить свою каденцию во время езды, просто посчитай, сколько раз одна нога проходит через нажатие на педаль (считай в верхнем или нижнем положении ноги) за 30 секунд и умножь это количество на два. Получившийся результат — это количество оборотов в минуту. Также ты можешь купить велосипедный компьютер, который будет постоянно показывать уровень каденции в реальном времени. В любом случае следует измерить каденцию в разных условиях, включая подъемы, движение по ровной поверхности и спуски. Наверняка она будет отличаться, но старайся держать разницу при подъеме в пределах 15 % от движения по ровной поверхности (если ты поддерживаешь 100 об/мин на ровной поверхности, следует стремиться к 85 при подъеме). Поначалу ты, вероятно, не сможешь удерживать такую небольшую разницу. Скорее всего тебя неприятно удивит то, что ты едешь в горку на пониженной передаче и с более низкой скоростью. Но как только твое тело привыкнет к увеличенной скорости педалей, ты в скором времени начнешь ехать быстрее, при этом сохраняя в запасе больше энергии.

Почему? Во-первых, быстрая езда требует больших трудозатрат, и ты попросту более эффективен при высокой каденции. Вращая средние шестерни вместо больших для поддержания заданной скорости, твои мышцы ног меньше устают и позволяют тренироваться с большей эффективностью. Хорошей аналогией в данном случае является подъем тяжестей: ты наверняка можешь поднимать 2 килограмма весь день. Но если ты возьмешь общий поднятый вес, то не сможешь сдвинуть его с места. Это крайний пример, но теория абсолютно та же. Чем быстрее ты делаешь спиннинг, тем меньше силы требуется, чтобы двигать педали, и тем больше работы ты разделяешь на меньшие, более посильные части.

Во-вторых, и это в первую очередь касается гонщиков, высокая каденция способствует резкому ускорению. Еще раз приведем для аналогии автомобиль: когда ты собираешься проехать по короткому промежутку дороги с двумя полосами, что

ты делаешь в первую очередь? Переключаешься на пониженную передачу, что увеличивает обороты двигателя и дает тебе лучшее ускорение. То же самое происходит и когда ты вращаешь педали велосипеда. Спиннинг на пониженных передачах позволяет тебе намного быстрее реагировать на резкие изменения скорости (как, например, когда нападает соперник). Вместо того чтобы вынужденно повышать передачу, ты сможешь с ним поравняться, уйти вперед и, разумеется, первым прийти к финишу.

И наконец, спиннинг меньше сказывается на коленях. Переход на высокую передачу нагружает эти хрупкие органы сверх их возможностей, что может привести к травмам. Короче говоря, это очень плохо.

Отыщи свою идеальную каденцию

Твоя идеальная каденция зависит от твоего типа езды. Во время критериумов, которые обычно проводятся на ровных дорогах и содержат много поворотов и постоянных атак соперников, следует сохранять очень высокую каденцию — для быстрого ускорения после поворотов и чтобы отвечать на атаки. Стремись к 90–100 об/мин.

Участвующим в гонках на время с раздельным стартом, напротив, не нужно беспокоиться об атаках или внезапных изменениях темпа. Они могут найти несколько более низкую каденцию (скажем, 80 об/мин) более подходящей для этого мощного стиля езды. Горные велосипедисты также обычно вращают педали с относительно низкой каденцией. Это происходит потому, что повышенная каденция может вызвать повышенную тряску велосипедиста на корнях, камнях и других элементах окружения, свойственных бездорожью.

Гонщикам на длинную дистанцию и велосипедистам, поддерживающим форму, следует обратить внимание на все эти стили, чтобы найти каденцию, которая будет для них наиболее комфортна и эффективна. Таким велосипедистам не следует привязываться к конкретным цифрам. Вместо этого слушай то, что говорит твое тело. Но помни: если ты многие километры усиленно крутил педали при низкой каденции и на высокой передаче, спиннинг будет ощущаться странно. Дай своему телу время на то, чтобы приспособиться.

Если тебе нужен научный подход, можешь позаимствовать технику Лэнса Армстронга, который использовал пульсометр, чтобы определить самую эффективную каденцию для своих целей. Для этого тебе понадобится провести несколько десятиминутных заездов (лучше всего разделить их друг с другом

по времени на два дня, чтобы полностью отдохнуть) — как на ровных поверхностях, так и на маршрутах с подъемом. Следи за своим пульсом и средней скоростью, используя разные передачи, чтобы создавать разные каденции. Твоей оптимальной каденцией является та, при которой у тебя самый низкий пульс и самая высокая скорость. Однако имей в виду, что эта проверка не учитывает будущую адаптацию твоего тела к более высокой каденции. Так что если ты только встал на путь просветления спиннинга, следует повторять это упражнение раз в месяц, чтобы отмечать разницу в результатах.

3
Как лучше вращать педали

Существует несколько техник, которые ты можешь использовать, чтобы перейти к более мягкому и естественному спиннингу.

Установи седло на правильную высоту. Ты просто не можешь эффективно делать спиннинг, если твое седло находится слишком высоко или слишком низко. Чтобы проверить положение своего седла, измерь длину внутреннего шва от паха до пола, стоя в носках. Прижми сантиметр (или рулетку, что там у тебя под рукой) покрепче к телу и расставь ноги на ширину 6 дюймов (15 сантиметров). Умножь полученный результат на 0,883. Таково должно быть расстояние между центром оси нижнего кронштейна (самым центром шатуна, где он соединяется с осью каретки) и верхом седла, измеряемое по всей длине подседельной трубы вместе с подседельным штырем. Несмотря на то что число 0,883 выглядит очень точным, используй его как начальную точку и не бойся корректировать высоту седла вверх и вниз от этого положения. Просто следи за тем, как эти изменения влияют на твой стиль вращения педалей и, что еще более важно, как они влияют на твое тело.

Трись обувью. Благодаря Грегу Лемонду, целое поколение велосипедистов выросло на технике трения обувью, которую рекомендует этот чемпион. В тот момент, когда твоя нога и педаль проходят нижнюю точку нажатия, представь, будто трешься о грязь или (если ты живешь, скажем, в штате Мэн) о снег низом ноги. Это поможет высоко держать пятку и устранить «мертвую точку» в нижней части нажатия на педаль.

Поднимай колени. Практически невозможно поднимать педали, когда ты делаешь спиннинг при сильном нажатии. Но ты можешь уменьшить нагрузку на верхнюю педаль, чтобы другой ноге приходилось использовать меньше силы для толчка педали вниз. Чемпион мира в гонках на горных велосипедах Нед Оверенд достигает этого, представляя, как его колени движутся в сторону руля. Это помогает ему поднимать заднюю часть педали во время прохождения верхней части нажатия, еще одной потенциальной мертвой точки.

Пользуйся роликовым тренажером. Обычный велотренажер, который полностью скрепляет велосипед, может показаться разумным, безопасным выбором. Но профессионалы знают, что ничто не совершенствует технику вращения так, как

роликовый тренажер, который использует свободно движущиеся колесики и развивает изящный, мягкий и сбалансированный стиль езды (если, конечно, ты с него не падаешь). Начинай на нем заниматься, поставив его в дверном проеме или возле стены — чтобы ты мог за что-то держаться, пока не привыкнешь.

Езди с фиксированной передачей. «Фиксированная передача» означает, что задняя звездочка напрямую соединяется с колесом — в ней нет механизма трещотки. Когда поворачивается колесо, поворачиваются педали и, как следствие, твои ноги (если, разумеется, они находятся на педалях — если нет, то тебе следует серьезно задуматься над своим положением во время езды). Освоение езды на велосипеде с фиксированной передачей вызывает с непривычки определенные трудности, так что новичкам лучше не выезжать на проезжую часть, иначе весьма вероятно, что они попадут в аварию. Ты можешь обзавестись дополнительным велосипедом с фиксированной передачей или переделать свой. Загляни в ближайший велосипедный магазин за помощью.

Делай спиннинг во время спуска. Когда дорога идет вниз, всегда появляется искушение переключиться на высокую передачу и мчаться быстрее ветра. Но время от времени следует держать относительно низкую передачу и повысить свою каденцию до 120 или даже больше. Постарайся расслабиться и сосредоточиться на том, чтобы не двигать бедрами и торсом, пока вращаются ноги.

Нагрузки целевых тренировок

Здесь все приобретает более технический характер. Но еще при этом здесь ты сможешь лучше всего понять теорию тренировок, благодаря чему приобретешь лучшую форму за более короткий промежуток времени.

Предположим, ты ездишь шесть раз в неделю в общей сложности 11 часов. Твой лучший компаньон-велосипедист ездит четыре раза в неделю, тратя на это всего 7 часов. Кто из вас быстрее развивает свою форму?

Ответ не так прост, как может показаться. На самом деле твой друг может продвигаться значительно быстрее. Причина кроется в том, о чем не говорят эти цифры — сколько усилий каждый из вас тратит во время езды. И (что, возможно, еще важнее) в том, сколько каждый из вас *отдыхает*. Так же, как частота и продолжительность нагрузки (и их отсутствие) являются ключевым компонентом при определении эффективности тренировок.

Вот в чем трудность: если количество и продолжительность заездов определить легко, измерить нагрузку уже сложнее. Чтобы ее оценить, ты должен знать, сколько усилий ты прикладываешь по отношению к максимальным, на которые ты способен, если будешь работать в полную силу.

Самым простым и распространенным способом оценки нагрузки является пульс, который прямо пропорционально зависит от приложенных усилий. Когда ты спишь, он очень низкий. Когда ты несешься в гору во весь опор, убегая от стаи бешеных волков, он очень, очень высокий. Между этими крайностями лежат все нагрузки повседневной жизни и тренировок. Во время обычной езды твой пульс колеблется в широком диапазоне, но он почти всегда ниже максимального. Процентное отношение к этому максимуму точно отражает нагрузки твоей тренировки. К примеру, если твой пульс находится на уровне 80 % от максимального, ты едешь с нагрузкой 80 %.

Большинство тренеров по физической нагрузке соглашаются на том, что для того, чтобы значительно улучшить физические показатели, следует поддерживать нагрузку на уровне как минимум 65 %. Это не значит, что твое сердце *всегда* должно колотиться на 65 % (или больше) от максимума; на самом деле существуют важные преимущества езды на более низком уровне. Но если ты хочешь начать ездить быстрее, тебе потребуется превышать 65 % хотя бы на какое-то время. Насколько больше и чаще, уже намного более скользкий вопрос, и мы детально обсудим его позже.

Найди свой максимум

Прежде чем привязать определенный пульс к показателю 65 %, тебе следует выяснять, что такое 100 %. Существует несколько способов, разной степени точности. Возможно, самым точным будет медицинская проверка. Это очень хорошая мысль, особенно если ты возобновляешь занятия после периода застоя. Но такие тесты занимают много времени, так что, возможно, тебе захочется воспользоваться одной из двух следующих альтернатив.

Первой является простая формула: вычти свой возраст из 220. Если, например, тебе 40, получится 180, это твой теоретический максимальный пульс. Но учти: эта формула очень неточная, результат может отличаться до 15 ударов в минуту в обоих направлениях. Этого более чем достаточно, чтобы отправить тебя на путь избыточных (или недостаточных) тренировок.

Лучший (но и заметно более сложный) метод — это

воспользоваться длинной, крутой горкой и беспроводным пульсометром (хорошим, который передает сигнал через нагрудный ремень, стоимость такого обычно составляет от $75). Проведи проверку своего максимального пульса, когда ты будешь хорошо отдохнувшим — как минимум два дня перед этим тебе следует совершать только легкие тренировки. Разогревайся хотя бы в течение 15 минут. Лишь после этого начни подъем в спокойном темпе, медленно увеличивая свой пульс, пока не почувствуешь, что ехать быстрее ты уже не можешь. В этот момент начинай гнать так, будто за тобой несется гепард. Число, которое высветится на твоем пульсометре, когда ты будешь вынужден сбавить скорость, будет твоим максимумом или чем-то очень к нему близким (большинство людей могут поднять свой пульс на несколько ударов выше во время соревнований, но число, которое ты получишь, будет достаточно точным, чтобы можно было строить на нем свои тренировки).

Но возможно, более важным показателем для определения тренировочной нагрузки будет твой анаэробный порог (другое название, как ты уже знаешь — лактатный порог, а мы будем использовать «анаэробный», сокращенно — АП), то есть точка, в которой твои мышцы переполняются молочной кислотой и ты вынужден сбавить скорость. Твой АП является отметкой, вокруг которой ты будешь строить свои усиленные тренировки, потому что, в первую очередь, ехать быстро — значит быть способным сдерживать эффект АП. Правильные тренировки поднимут также твой АП, что значит — ты сможешь ехать быстрее, прежде чем перегоришь. Или тебя стошнит.

Замечание: Прежде чем подвергать себя напряжению проверки максимального пульса, получи одобрение врача. Это особенно важно, если тебе больше 35 лет, если у тебя есть лишний вес, была травма или в семье есть люди, страдающие сердечно-сосудистыми заболеваниями.

Определи свой АП

Чтобы определить свой АП, тебе понадобится пульсометр, который отслеживает средний пульс и его изменения при движении на плоской поверхности или в горку, по которым нужно будет ехать в течение 30 минут с полной отдачей. Запланируй проверку АП на день, когда ты будешь хорошо отдохнувшим — тебе следует отстраниться от интенсивных тренировок как минимум за два дня до этого.

Разогревайся хотя бы 20 минут перед началом проверки. Проведи несколько усиленных заездов по 1–2 минуты ближе к

концу разогрева, чтобы размять ноги. Доберись до «стартовой линии» своей проверки размятым, гибким и слегка вспотевшим.

Нажми на кнопку «старт» своего пульсометра и начинай вращать педали. Постарайся войти в комфортный ритм как можно быстрее, не забывая поддерживать темп, при котором ты можешь двигаться в течение 30 минут. Другими словами, не перенапрягайся. После 10 минут нажми на кнопку отметки текущего результата на своем пульсометре (если такой нет, перезапусти его) — средний пульс последних 20 минут твоей езды является прекрасным отражением твоего АП. Занеси этот результат в память. Тебе он еще не раз понадобится.

Миф о жире

Ты наверняка читал где-нибудь, что ты сжигаешь больше жира при низких нагрузках. Хоть это и правда (при низких нагрузках жир дает больше топлива), верно также и то, что ты теряешь вес, сжигая калории. А ты сжигаешь больше калорий, когда трудишься усерднее.

К примеру, езда на велосипеде в течение 1 часа при пульсе 12 уд/мин может сжечь 350 калорий. Из них приблизительно половина (175) будет жиром. Но если ты будешь сильнее вращать педали и доведешь пульс до 160 уд/мин, ты можешь сжечь целых 1000 калорий за тот же час езды. При таких нагрузках только одна пятая (200) из этих калорий будет приходиться на жир (это все равно на 25 больше, чем при более низкой нагрузке), но созданный дефицит калорий будет намного, намного выше, что означает, что ты сильно продвинешься в деле потери веса (на каждый килограмм веса тебе нужно сжечь 7750 калорий).

Это вдвойне важно из-за того, как твое тело восстанавливает калории. Исследования показывают, что, когда ты занимаешься при низких нагрузках и сжигаешь высокий процент жировых калорий, твое тело восполняет их в первую очередь. Поэтому ты сразу возвращаешься к тому, с чего начал. Если ты стараешься сбросить вес, следует ехать на максимально возможном уровне, который не повредит твоей программе тренировок. Не ограничивай нагрузки из-за ошибочной веры в то, что это необходимо, чтобы сжечь жир. Также не жертвуй целями своих тренировок, прикладывая слишком много сил, пытаясь сжечь больше калорий. Помни: существует очень немного конкурентоспособных велосипедистов с лишним весом. Если ты занимаешься достаточно, чтобы быть конкурентоспособным, ты ездишь достаточно, чтобы (с учетом правильной диеты) потерять вес. Это — одно из главных преимуществ быть гонщиком-

велосипедистом.

Заключительное слово о нагрузках

Без сомнений, единственный способ стать быстрым — это быстро ездить. Но существует точка уменьшения отдачи, и она достигается намного быстрее, чем ты можешь подумать. Тренировка при высоких нагрузках дает организму большой стресс. Этот стресс полезен, если за ним тщательно следить и распределять его объем. Но если ты будешь неосторожен, он может уничтожить тебя как велосипедиста. Когда ты сомневаешься, лучше выбери *более легкую* езду, чем думаешь, что следует. Возможно, ты пожертвуешь непревзойденным телосложением. Но — немного хуже сложенный, зато физически и психологически свежий велосипедист всегда победит физически супер-развитого, но балансирующего-на-грани-перегорания велосипедиста.

Когда ты сомневаешься, помни следующее: на самом деле ты становишься быстрее, когда отдыхаешь. Это происходит потому, что усиленные тренировки разрушают — в прямом смысле рвут — мышечные ткани. Затем, в период отдыха, у них нет возможности восстановиться, и ты так и не становишься быстрее.

4
Тренировка мощности

Несмотря на то что использовать пульс в качестве меры нагрузки лучше, чем не использовать вообще никакой, у этого метода есть свои недостатки. На твой пульс влияет множество факторов помимо тренировок: стресс, болезни и кофеин негативно сказываются на сердце, и это может привести к неправильной оценке нагрузок.

Поэтому многие профессионалы и элитные любители-велосипедисты перешли на мощность как основную меру нагрузок и организации тренировок. Если пульс — это просто индикатор нагрузки, то мощность — измеряемая в ваттах — является прямым отражением того, как сильно ты жмешь на педаль. Например, хотя кофеин и может повысить твой пульс при том же уровне напряжения, но, сколько бы ты его ни выпил, 200 ватт все равно останутся 200 ваттами.

Мощность также полезна потому, что быстрая езда на велосипеде, особенно в горку, состоит в том, чтобы увеличивать отношение твоей мощности к весу. Приведем пример. Ты весишь 170 фунтов (77 кг) и можешь произвести 320 ватт во время 20-минутного подъема. Твой главный соперник производит всего 290 ватт. Но он весит всего 140 фунтов (63,5 кг). Кто же первым достигнет вершины? Если все условия (инвентарь, погодные условия, психологическая подготовка) равны, тебя победят. Это произойдет потому, что ты производишь 1,88 ватта на фунт (4,15 ватта на килограмм), а он — 2,07 (4,6 на кг). Его отношение мощности к весу выше, так что он будет забираться быстрее.

Как увеличить отношение мощности к весу? Ты можешь увеличить производство мощности при помощи тренировок (если бы ты в приведенном выше примере мог производить 360 ватт, ты бы был чемпионом). И ты можешь потерять вес (если ты сможешь сбросить 20 фунтов и при этом все равно вырабатывать 320 ватт, твое отношение ватт к фунтам увеличится до 2,13, и этого будет достаточно, чтобы заставить противника глотать пыль из-под твоих колес). Отношение мощности к весу — это то, из-за чего такие профессионалы, как Лэнс Армстронг, так тщательно подходят к своему питанию (Армстронг знаменит тем, что взвешивает каждый кусок еды, который собирается положить в рот, чтобы точно сосчитать калории). На самом высоком уровне велосипедного мастерства, когда подъем в гору продолжается час, а езда по прямой поверхности — пять или шесть, лишние один-

два килограмма могут иметь критическое значение.

Но существует тонкий баланс между мощностью и весом. Потеряв слишком много веса, ты начнешь терять мышечную массу и, как следствие, мощность. Ключ кроется в сохранении мощности на высоком уровне (путем тщательно выверенных тренировок и диеты) при максимальном увеличении здоровой потери веса. Большинству велосипедистов-любителей взвешивать еду и мучиться из-за каждой лишней калории попросту не имеет смысла. Также подъемы, на которые взбираемся мы, не такие крутые, как в больших европейских горах. Отношение мощности к весу все еще является очень важным фактором, но не решающим и ультимативным.

В связи с этим встает вопрос: стоит ли тренировать с измерителем мощности? В идеале — да. Но стоит учесть еще один фактор: цена измерителей мощности очень высока. Надежные модели начинаются от $800, а варианты с полноценным функционалом достигают тысяч. Понятно, что для профессионала и для приверженного гонкам новичка это — с умом потраченные деньги. Остальным же надо тщательно оценить свои цели (и финансовое положение) прежде, чем решиться на такую покупку.

Слишком много информации?

Есть и другое мнение об измерителях мощности, и его

озвучивает Рик Кроуфорд, велосипедный тренер из городка Дуранго (штат Колорадо), начинавший тренерскую карьеру с Лэнсом Армстронгом, а теперь помимо других клиентов тренирующий горного велосипедиста-олимпийца Тодда Уэллса и восходящую звезду шоссейного велоспорта Тома Дэниэлсона:

— Избыток информации, к которой есть доступ у современных спортсменов, притупил восприятие, — говорит Кроуфорд. — Как тренер, я обожаю цифры. Но если бы я мог выбрать всего один инструмент, это было бы восприятие. Я не хочу, чтобы мои спортсмены терялись, когда у них нет цифр.

По этой причине, говорит Кроуфорд, велосипедистам нужно проявлять осторожность при использовании любых новомодных тренировочных приспособлений.

— Многие молодые ребята, — говорит Кроуфорд, — знают, что Лэнс Армстронг вырабатывает 400 ватт, поэтому они убивают себя, чтобы выжать эти 400 ватт, несмотря на то что это число не имеет никакого отношения к их оптимальной тренировке.

И все же Кроуфорд считает, что измерители мощности могут служить важным инструментом для серьезных велосипедистов:

— Измерители мощности показывают точное выражение проделанной работы — это лучший измеритель формы, потому что он устраняет необходимость делать догадки и поправки на факторы окружающей среды.

По этой причине Кроуфорд любит использовать измеритель мощности, чтобы оценивать прогресс велосипедиста по мере сезона. Проблема появляется тогда, когда молодой нетерпеливый велосипедист, не обращая внимания на ежедневное восприятие и другие показатели, сосредотачивается исключительно на мощности.

— Во многих смыслах пульс является более ценной информацией именно *потому*, что он субъективен, — говорит Кроуфорд. — Именно мелкие нюансы указывают внимательному гонщику, когда стоит ослабить нагрузку, а когда увеличить.

Вывод? Информация, которую дают пульсометр и измеритель мощности, может очень благотворно сказаться на твоей тренировке и улучшить твои показатели. В этом нет никаких сомнений. Но ее нужно воспринимать в контексте других факторов. И она ни в коем случае не должна становиться единственной целью твоих тренировок.

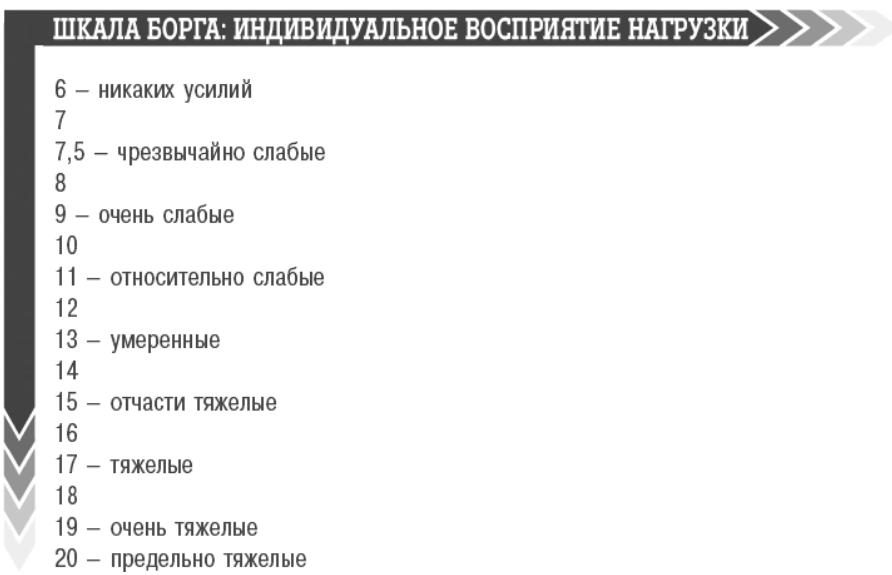
— Нет ничего печальней, чем велосипедист, одиноко едущий по дороге и смотрящий на цифры монитора, — говорит Кроуфорд. — В этом не только нет никакого удовольствия, но также надо понимать, что никто не будет спонсировать тебя за достижение показателей на измерителе мощности и пульсометре.

Не живите цифрами.

Восприятие нагрузки

Так какова же альтернатива? Все на самом деле просто: она состоит в чувстве того, насколько сильно ты выкладываешься. Это называется воспринимаемая напряженность, или индивидуальное восприятие нагрузки (ИВН), и это осознанно субъективная оценка твоих усилий.

И все же это один из лучших инструментов, которые могут быть в твоем тренировочном арсенале. На самом деле многие весьма опытные спортсмены предпочитают полагаться исключительно на восприятие нагрузки. Для начинающих участников соревнований — это не лучший выход, но если совместить его с конкретными цифрами пульсометра, велосипедного компьютера или измерителя мощности, ИВН будет давать чрезвычайно важную информацию.



Чтобы понять, как работает ИВН, взгляни на шкалу Борга, которая оценивает усилия в баллах от 6 до 20.

Для велосипедиста все, что ниже 10 баллов, следует воспринимать как восстановление. При 10–12 баллах происходит аэробное развитие, и при этом показателе следует выполнять езду на выносливость. При 13–14 баллах начинает улучшаться мышечная выносливость и сила. 15–16 баллов немного ниже твоего АП, при этом ты начинаешь работать на достижение уровня телосложения, необходимого для гонок. При 17 баллах ты

достигаешь АП, а все, что выше, следует приберегать для соревнований или аккуратно выверенных тренировочных интервалов (далее мы поговорим об этом больше).

5
Избыточные тренировки

Использует ли велосипедист пульсометр, измеритель мощности или просто свои инстинкты для оценки тренировок, все равно существует риск избыточных тренировок. «Только не я, — скажешь ты. — Я езжу всего по 5–6 часов в неделю. Как я могу тренироваться слишком много?»

Ответ гласит: очень просто. Это связано с тем, что к избыточным тренировкам приводит *весь* стресс в твоей жизни, а не только стресс от езды на велосипеде. Для твоего тела и разума езда является всего лишь еще одной нагрузкой поверх всех остальных. Ты пытаешься встроить эти 5 часов езды внутри 60-часовой рабочей недели и семейных обязанностей? Ты не успеваешь выспаться, потому что выгадываешь время на тренировки?

Да, профессиональные велосипедисты на постоянной основе ездят по 25 часов (или больше) каждую неделю. Но это все, чем они занимаются. И у них есть такая поддержка, о которой любители могут только мечтать: ежедневный массаж, дополнительный сон, тщательно приготовленная еда. Сравни это со своим графиком. Если ты такой же, как и большинство велосипедистов-любителей, то ты работаешь как минимум по 40 часов в неделю, присматриваешь за детьми, разбираешься с бюджетом, косишь газон, убираешься в квартире, возишь собаку к ветеринару и… ну, ты понял.

Ключ к тому, чтобы справляться со стрессом и избегать избыточных тренировок, заключается в том, чтобы быть уверенным, что езда на велосипеде способствует не росту, а уменьшению стресса. Как только ты начинаешь испытывать стресс из-за тренировок, прервись. Именно в этот момент ты наиболее уязвим для болезней, истощения и закручивающейся в спираль черной дыры избыточных тренировок.

Глубокое понимание усталости

Езда на велосипеде — тяжелый спорт. Чтобы стать лучше, тебе придется уставать. Но ты должен научиться отличать особенную велосипедную усталость на следующий день после гонки или усиленной тренировки от систематического утомления, которое обычно является первым тревожным признаком избыточных тренировок.

Одним из первых признаков избыточных тренировок является увеличение пульса в состоянии покоя. Возьми за привычку измерять пульс сразу после того, как проснулся, перед тем как встать с кровати. Делай это десять дней подряд и записывай результаты. На десятый день посчитай среднее арифметическое. Это твой пульс в состоянии покоя, и тебе следует продолжать за ним следить, в особенности в период интенсивных тренировок. Если он подскочит на 10 % или больше, считай, что ты получил предупреждение: твое тело говорит тебе сдать назад. Прислушайся к нему.

Другими показателями избыточных тренировок являются:

Продолжительные заболевания. Если ты постоянно простужаешься, возможно, ты слишком много тренируешься. Исследования показывают, что твоя иммунная система ослабевает в периоды повышенного стресса, и в результате часто появляются острые респираторные заболевания. Другими признаками являются боль между ног и небольшие раны, которые медленно заживают.

Длительные боли. Когда ты привыкнешь к езде на велосипеде, ты должен будешь чувствовать не сильную боль в мышцах, даже после дней усиленных тренировок. Это связано с тем, что езда на велосипеде — это спорт без опоры на ноги, и поэтому он не сильно напрягает мышцы и суставы. Ты можешь чувствовать небольшое напряжение и боль в ногах после тяжелого дня, но любой дискомфорт должен исчезнуть довольно быстро. Если он продолжается более 48 часов, сделай перерыв на несколько дней.

Вялая работа. У каждого велосипедиста бывают плохие дни, когда у них создается ощущение, будто они не могут ехать как следует. Одной из серьезнейших ошибок, которую ты можешь совершить, — это работать через силу, заставляя свое тело напрягаться более, чем оно того хочет. Если после нескольких попыток ты просто не можешь вращать колеса как обычно, прервись. Также, если ты не можешь держать свой пульс или мощность на привычном уровне, расслабься. Отдых принесет намного больше пользы.

Настроение. Несмотря на то что этот показатель может казаться самым размытым, он на самом деле является одним из самых надежных. В одном исследовании, проведенном на пловцах, измерения таких показателей, как гнев, депрессия и энергичност, значительно ухудшились, когда тренировочные нагрузки были удвоены. Проще говоря, если у тебя все время дурное настроение, отдохни от велосипеда какое-то время. Апатия — еще один тревожный сигнал. Если раньше ты загорался

от одной мысли о езде, а теперь не можешь встать с дивана, ты, вероятно, слишком много тренируешься.

Восстановление

Ладно, ты перетренировался. Что теперь? Есть всего одно лекарство, и оно тебе понравится: отдых. Тебе нужно понежить свое изможденное тело и выходить его до здорового состояния. Забудь о велосипеде хотя бы на неделю. А когда ты к нему вернешься, совершай только легкие заезды как минимум 10 дней. Если ты боишься потерять форму, подумай вот о чем: сколько бы формы ты ни потерял, это не составит и половины того, что ты потеряешь, если попробуешь тренироваться через силу. На самом деле многие велосипедисты потеряли весь сезон из-за избытка тренировок, не замечая и не уделяя должного внимания предупреждающим признакам.

Чтобы ускорить восстановление, сходи пару раз на массаж, который поможет очистить мышцы от нежелательных продуктов жизнедеятельности и даст возможность расслабиться — как физически, так и психологически. Удели особое внимание питательной диете. Но не слишком из-за нее переживай. Стресс — это именно то, что довело тебя до такого состояния в первую очередь; делай все, что в твоих силах, чтобы его избегать.

Часть II
Основы фитнеса для велосипедистов

На велосипеде можно делать много всего. Можно ехать быстро. Можно ехать далеко. Можно ехать по дороге и по бездорожью, в горку или с горки. Можно спринтовать. В идеале ты можешь научиться делать хорошо все это. Проблема в том, что тренировки в одной из этих сфер могут уменьшить твои возможности в другой. К примеру, большинство велосипедистов умеют показать себя с лучшей стороны либо в гонке с раздельным стартом, либо на подъеме в горку. Немногие могут ездить в обеих этих дисциплинах на действительно профессиональном уровне. Именно поэтому только единицы способны победить в Тур де Франс, что требует от гонщика умения взбираться в горку на мировом уровне и телосложения для гонок с раздельным стартом.

Поэтому перед тем, как мы продолжим, тебе нужно честно оценить свои способности и цели. Для начала задумайся на секунду о том, чего ты хочешь достичь при помощи своих тренировок. Возможно, ты хочешь в один прекрасный день выступить на Тур де Франс. А может быть, ты просто желаешь принять участие в местной гонке на горных велосипедах? Или скорость критериумов будоражит твою кровь? Или, может быть, ты вообще не хочешь участвовать в гонках — тебе по душе групповые благотворительные заезды?

Как только ты определился со своими целями, пора взглянуть на твои границы как велосипедиста. (Осторожно: впереди унижение.) Если ты ездишь на велосипеде уже какое-то время, ты, вероятно, знаешь свои сильные и слабые стороны. Но если ты новичок в этом виде спорта, тебе может казаться, что ты слаб во *всем*. В какой-то степени это верно. Однако есть два довольно точных способа спрогнозировать, в чем ты будешь хорош. Первый связан с типом строения тела. Ты взялся за велосипед после карьеры в НФЛ?[1] Тогда, вероятно, из тебя лучше получится спринтер или гонщик критериумов, чем ездок по бездорожью. С другой стороны, если в тебе роста 6 футов (1,83 м), а веса всего 140 фунтов (63,5 кг), тогда обрати внимание на горы, потому что именно там ты сможешь на полную использовать преимущества своего худосочного телосложения. Второй способ — простое желание. Если ты *хочешь* ездить в горку, если это тебя побуждает перебрасывать ногу через седло каждое утро, то весьма вероятно, что ты будешь хорошо или как минимум прилично взбираться на подъемы, даже если тип строения твоего тела говорит «нет».

Если ты читаешь эту книгу исключительно потому, что хочешь побеждать в гонках, имеет смысл выбрать дисциплину, которая подходит типу строения твоего тела. По сути, это означает, что, если у тебя широкие плечи и массивные кости, тебе следует присмотреться к критериумам и гонкам с раздельным стартом. А если тебе сложно пройти по прямой линии при легком дуновении ветра? Подумай о шоссейном велоспорте и соревнованиях на горных велосипедах. Но помни (и это особенно верно, если ты в спорте на выносливость недавно): тип строения тела меняется с ходом тренировок и здоровой диетой. Преодолей достаточное количество километров и питайся как следует, и ты обретешь стройное тело профессионального велосипедиста.

Без лишних разговоров давай взглянем на основы фитнеса, и какую он играет роль.

6
Диета велосипедиста

Если у тебя голова идет кругом от вопроса о питании, то ты не одинок. С учетом всех противоречащих друг другу рекомендаций, вероятно, не теряются только те, кто не обращает на все эти рекомендации внимания. А если еще вспомнить о шумихе вокруг новомодных диет, люди задаются вопросом, не будет ли им лучше без нее.

Возможно, так бы оно и было, если бы они не занимались регулярными, тщательно спланированными физическими упражнениями. Но будучи серьезно настроенным велосипедистом, ты требуешь от своего тела большего, чем люди, ведущие сидячий образ жизни. Пища, которую ты даешь своему телу, является в буквальном смысле топливом, которое питает твою езду. Ты не можешь ожидать, что твое тело будет летать, как «Феррари», если ты будешь заправлять его низкооктановым бензином.

Ладно, но как знать, что тебе полезно, а что нет? Если ты устал от чувства недоумения (а возможно, и от постоянной смены прихотливых диет — только для того, чтобы на своем опыте узнать, что радикальные планы питания, волшебные ингредиенты и дорогие добавки не работают), тогда эта глава для тебя. В ней содержится все, что тебе нужно знать о питании, поддерживающем здоровье и хорошие показатели езды. Никакой рекламы. Никаких обещаний. Только факты.

Об углеводах

В наши дни кажется, будто ты не можешь выпить стакан апельсинового сока на людях, чтобы не ощутить на себе неодобрительные взгляды. Как если бы ты прикуривал сигару в детской комнате местной библиотеки.

Современный тренд на понижение углеводов интригует хотя бы потому, что бросает вызов общепринятым среди велосипедистов мудростям о питании. Десятилетиями спортивные диетологи советовали нам есть только пасту, картошку, блинчики… Ты понял мысль. По сути, все, что, как сегодня нам говорят СМИ, есть не следует.

Ну а где же говядина (или, возможно, в наше время даже хлеб)? Давай кое-что проясним: Аткинс[2] не был соревнующимся велосипедистом. Углеводы все еще остаются твоей главной

надеждой на подпитку твоих велосипедных авантюр.

Почему?

— Для любых продолжительных аэробных упражнений вам нужны углеводы, чтобы подпитываться и восстанавливаться, — говорит доктор наук Лиз Эпплгейт, автор книги *Eat Smart, Play Hard* («Умно вкушаешь, жестко играешь») и профессор Калифорнийского университета в Дэвисе. — Велосипедисты, следующие низкоуглеводным диетам, постоянно приходят ко мне и говорят: «Знаете, у меня что-то с ногами».

Это связано с тем, что во время и после тренировок твоему телу необходимо легко усваиваемое топливо, а углеводы лучше усваиваются твоими мышцами, чем белки и жиры. На переработку углеводов — которые в основном состоят из сахара — в пригодное для использования топливо попросту уходит меньше энергии. Простой углевод представляет из себя одинарную или двойную молекулу — чаще всего это глюкоза, фруктоза, галактоза, сахароза или лактоза. Их можно найти в питательной еде (такой как фрукты и молочные продукты), так же как и в менее полезной пище, такой как конфеты. Сложные углеводы представляют из себя длинную цепочку простых сахаров и часто называются крахмалом. Картофель, паста и хлеб из цельных злаков являются хорошими примерами.

Когда ты ешь углеводы, они распадаются и перерабатываются в содержащуюся в крови глюкозу — основное топливо организма и единственный его вид, который может питать мозг. Глюкоза, которая не используется сразу для подпитки, хранится в мышцах и печени в виде гликогена и используется для подпитки в будущем. Если эти хранилища переполнены, глюкоза перерабатывается в жир.

Да, белки и жиры могут питать твое тело и мозг (если бы они были на это не способны, все сторонники Аткинса оказались бы в очень неприятном положении). Но энергия, которая требуется для езды на велосипеде, особенно при высоких нагрузках, попросту не может быть произведена столь трудоемким путем. Именно поэтому тебе нужно углеводов намного больше, чем 50 г день, которые предписывают некоторые низкоуглеводные диеты. На самом деле доктор Эпплгейт рекомендует людям, которые занимаются регулярными аэробными упражнениями, потреблять от 400 до 600 г углеводов ежедневно.

Не все углеводы одинаковы

Это важная концепция, которую следует изучить, потому что она сильно влияет на то, как твое тело реагирует на углеводы,

которые ты потребляешь.

Во время и сразу после усердной езды и простые, и сложные углеводы одинаково эффективны в качестве топлива. Твое тело находится в состоянии дефицита углеводов (когда упражняешься при высоких нагрузках, фактически невозможно восполнить углеводы в тех же объемах, что ты сжигаешь), и становится критически важно возобновить эти запасы как можно скорее в целях восстановления. Но в твоей основной диете лучше всего делать акцент на совмещение разных типов углеводов по ряду причин.

Например, сложные углеводы обычно сочетаются с другими важными питательными веществами, такими как витамины, минеральные вещества и пищевые волокна. Подумай о следующем: шоколадный батончик и цельнозерновая булочка содержат приблизительно одинаковое количество калорий, и примерно одна и та же их доля приходится на углеводы. Но шоколадный батончик доверху набит тем, что известно как «пустые калории» — калориями, которые не содержат необходимой твоему организму питательной ценности. Булочка, с другой стороны, содержит огромное количество микроэлементов и пищевых волокон, которые нужны нашему организму для сбалансированной работы.

В общем и целом диетологи рекомендуют, чтобы как минимум 60 % твоих калорий исходили из углеводов. Для велосипедистов и других аэробных спортсменов лучше, чтобы этот показатель составлял 65 %, особенно в течение нескольких часов до и после больших нагрузок. Упаковки с пищей указывают содержание углеводов в процентном отношении к ежедневной норме потребляемых калорий, что позволяет с легкостью следить за их потреблением. Также в продаже можно найти книги с подсчетом калорий, которые содержат описание калорий, содержащихся во всех мыслимых продуктах, продающихся без упаковки. Чтобы помочь тебе определить, сколько граммов углеводов тебе необходимо каждый день, вот простая формула, основанная на показателе в 65 %.

Для начала определи свою ежедневную потребность в калориях, умножив свой вес на 15.[3] Добавь к этому числу 10 калорий (для мужчин) или 8 калорий (для женщин) на каждую минуту, которую ты каждый день ездишь на велосипеде. Результат — это приблизительное ежедневное количество калорий, которые тебе необходимо, чтобы поддерживать вес. Чтобы сбросить вес, потребляй на 500 калорий в день меньше. Ты будешь терять по 1 фунту (450 г) веса в неделю, что является безопасным и устойчивым показателем.

К примеру, человек весом в 150 фунтов (68 кг) совершает ежедневную одночасовую тренировку на велосипеде. Он должен произвести следующие вычисления: 150 × 15 = 2250 калорий (68 кг × 33 ≈ 2250) + 600 калорий (10 калорий × 60 минут) = 2850 калорий в общей сложности. Для такого велосипедиста 65 % от общего количества калорий будет составлять приблизительно 1850 (2850 × 0,65). Это число углеводных калорий, которые ему следует потреблять ежедневно. Учтем, что в грамме углеводов содержатся 4 калории. Тогда, разделив 1850 на 4, определяем, что этому человеку нужно приблизительно 460 г углеводов ежедневно (1850: 4 = 462,5).

Не привязывайся к математике. Ты ездишь на велосипеде потому, что это доставляет тебе удовольствие; еда тоже доставляет удовольствие. Не превращай ее в еще один источник стресса. Суть в том, что тебе следует делать акцент на хлебе из цельных злаков, высококачественных молочных продуктах, пасте, рисе, картофеле, овощах и фруктах. Помни, что еда в цельном виде (яблоко по сравнению с яблочным соком; картофель по сравнению с чипсами) всегда будет более питательна. А также не забывай соотносить общее количество ежедневно потребляемых калорий с их расходом (или посмотри с. 29, если ты пытаешься сбросить вес).

Почему низкоуглеводная диета помогает не-спортсменам

Без сомнений, ты знаешь человека, чье тело изменилось под влиянием Аткинса или похожей низкоуглеводной диеты. Причина тому проста:

— Дело не только в низкоуглеводной диете, дело в уменьшении количества потребляемых калорий, — объясняет доктор Эпплгейт.

Другими словами, устранив из своего рациона углеводы, они устранили основной источник калорий. Если они потребляли 2000 калорий в день до Аткинса и 60 % этих калорий шли от углеводов, они съедали по 1200 углеводных калорий в день. Устранив их, они устранили 1200 ежедневных калорий, и несмотря на то что они заменили некоторую их часть белками и углеводами, очень сложно съедать такое количество белков и углеводов каждый день. Низкоуглеводные диеты работают потому, что содержат мало калорий, а не из-за того, что в них мало углеводов.

Это не значит, что тебе не следует экспериментировать с пищей, содержащей пониженное количество углеводов. В

частности, если ты обычно ешь много простых углеводов, низкоуглеводная диета может помочь стабилизировать сахар в крови и подавить тягу к сладкому.

— Если крекеры составляют основу вашего питания, вам следует подумать о том, чтобы есть поменьше углеводов, — говорит доктор Эпплгейт. — Но повторю, идея состоит в том, чтобы заменить их другими, более умными углеводами, которые лучше насыщают организм и помогают потреблять меньше калорий.

Умное потребление углеводов

Большинство велосипедистов знают, какая еда содержит большое количество углеводов, и умеют отличать питательные сложные углеводы от тех, что наполнены до краев простыми сахарами. Булочка — хорошо; шоколадный батончик — плохо, верно?

На самом деле все не так просто из-за вещи, известной как гликемический индекс. Запомни это словосочетание и, если тебе когда-нибудь будет нужно произвести впечатление на диетолога на вечеринке, начни бросаться им налево-направо. Но для начала тебе следует узнать, что оно означает.

Гликемический индекс (ГИ) — это градация углеводов в соответствии с их мгновенным эффектом на уровень сахара в крови. У углеводов, которые быстро расщепляются во время переваривания (простые углеводы), самый высокий гликемический индекс. Реакция глюкозы в крови происходит быстро и бурно. Углеводы, которые расщепляются медленно (сложные углеводы), подавая глюкозу в кровь постепенно, имеют низкий гликемический индекс.

Понять все это весьма просто. Сложности начинаются тогда, когда ты решаешь внимательно изучить некоторые продукты с высоким ГИ. К примеру, картофель, краеугольный камень рациона многих спортсменов, имеет ГИ, который может достигать 110, в зависимости от сорта (все, что выше 55, считается высоким). А паста[4] может иметь и 70. В то же время у мороженого — приблизительно 30. В чем подвох?

В жирах и белках, вот в чем. Несмотря на то что мороженое под завязку набито сахаром, именно содержащиеся в нем жиры и белки замедляют поступление углеводов в кровь. Но картофель и паста содержат очень малое количество жиров и белков, что означает, что практически ничто не задерживает поступление сахара.

Это, разумеется, не означает, что следует прекратить есть

макароны и картошку. Но когда ты в следующий раз будешь их есть, обрати внимание на реакцию своего организма. Продукты с высоким ГИ имеют тенденцию создавать «всплески» уровня сахара и последующие его спады, что может вызвать желание есть больше, чем тебе на самом деле нужно (кстати, именно поэтому диабетики так хорошо разбираются в ГИ).

Вот еще один фактор, который следует внимательно рассмотреть: он называется гликемическая нагрузка (если того диетолога не впечатлило твое знание ГИ, ошарашь его своим пониманием ГН). Гликемическая нагрузка определяется путем умножения ГИ продукта на граммы углеводов в блюде. Это ценная информация, потому что некоторые продукты, у которых относительно высокий ГИ — морковь, например, — на самом деле имеют весьма низкую ГН просто потому, что в них мало калорий. Нормальная или даже большая порция моркови едва ли повлияет на твой уровень сахара потому, что в средней моркови содержится приблизительно 30 калорий. Ты просто не сможешь съесть достаточно, чтобы потребить значительное количество углеводов.

Как это влияет на твой план питания?

— Велосипедистам следует уделять особое внимание продуктам с низкой ГН в своем ежедневном питании, — объясняет доктор Эпплгейт. — Но во время тренировок и сразу после них может быть полезно потреблять пищу с высокой ГН, потому что она быстрее оказывает влияние на запасы энергии в организме.

Теперь ты это знаешь.

Еда на велосипеде

Не важно, насколько хорошо ты питаешься, когда ты *не* на велосипеде. Тебе все равно следует есть, когда ты *на* велосипеде, особенно во время заездов, которые длятся дольше 90 минут. Это связано с тем, что упражнения быстро понижают запасы гликогена в твоих мышцах. Как только этот колодец начинает пересыхать, твоя сердечно-сосудистая система начинает в большей степени зависеть от уровня глюкозы в крови. Чтобы продолжать вращать педали, тебе нужно поддерживать высокий уровень глюкозы.

Возможно, самый удобный способ это сделать — пить энергетические напитки. На рынке их буквально десятки, и все они дают очень громкие обещания. Тебе лучше всего будет поэкспериментировать с несколькими из них во время тренировок (*никогда* не делай этого во время гонок или других важных

событий), чтобы понять, что лучше всего тебе подходит. Большинство из них содержит от 5 до 7 % углеводов, что лучше всего подходит для занятий (на всякий случай перепроверь это перед покупкой), но ты выбирай тот, что приятнее всего на вкус, потому что ты будешь пить чаще, если напиток будет тебе нравиться. И разумеется, если от какого-то из них у тебя будет болеть живот, немедленно переходи на другой.

Ты можешь спокойно полагаться на энергетические напитки во время езды длительностью до 3 часов. После этого тебе лучше съесть что-нибудь твердое. На рынке существует огромное количество энергетических батончиков и гелей; это хороший, хоть и дорогой, способ поддерживать энергию. Другие неплохие варианты: булочки, бананы и сухофрукты. Хотя… у каждого свои предпочтения. Гонщик по труднодоступной местности Джон Стэмстид заслужил сомнительную репутацию тем, что ест ветчину с молоком во время гонок. Лично я предпочитаю печенье с шоколадной крошкой, потому что считаю, что с учетом того, что я езжу больше трех часов, пара печенек мне не повредит. Если ты не используешь как топливо энергетические напитки, не забывай пополнять запасы жидкости чистой водой.

О жирах

После углеводов лучшим топливом для организма являются жиры, особенно во время длительных, спокойных поездок, когда нагрузка, как правило, низкая. И все же это не должно служить для тебя оправданием есть мороженое и картошку фри сколько душе угодно (или даже половину от того, сколько душе угодно).

Потому что даже с учетом того, что жиры важны для хранения витаминов и термоизоляции, у большинства из нас и так их достаточно. На самом деле у многих жира слишком много: если человеческий организм может хранить только ограниченное количество глюкозы, единственное ограничение на жир — это болезненность, а с ней шутки плохи.

Любой вид пищи может накапливаться в виде жира (помни, именно избыточные калории создают телесный жир), но пищевой жир чаще всего является главным обвиняемым. Это связано с тем, что он содержится во многих продуктах, которые нам нравятся больше всего, а также с тем, что в нем содержится в два раза больше калорий на грамм (9 на грамм, вместо 4), чем в углеводах и белках.

Большинство диетологов (как минимум из числа тех, которых не покусала муха Аткинса) рекомендуют получать не более 30 % от общего количества калорий из жиров и не более 10 % из

насыщенных жиров, которые содержатся в основном в продуктах животного происхождения. Оставшаяся доля должна приходиться на ненасыщенные жиры из масла овощей, орехов и злаков.

Один из способов убедиться в малом количестве поглощаемых жиров — проверять этикетки на пище и выбирать продукты с содержанием жиров не более 3 граммов на 100 калорий. Если эта информация прямо указана, можно посчитать процентное соотношение жиров следующим способом. Посмотри на этикетку, чтобы увидеть количество граммов жиров в блюде, умножь это число на 9 (калории на грамм жиров), результат раздели на количество калорий, содержащееся в блюде. Полученное число покажет процент калорий из жиров.

Например, в одном куске популярного плавленого сыра содержится 80 калорий и 6 граммов жиров. Умножаем количество граммов на 9 ($6 \times 9 = 54$), получая таким образом число калорий в жирах, содержащихся в куске, делим на 80 общих калорий, содержащихся в куске ($54 : 80 = 0{,}675$), и, умножая полученный результат на 100, получаем процент калорий, приходящийся на жиры (67,5 %). Если ты до этого момента не задавался вопросом, зачем ты ешь плавленый сыр вместо настоящего, то теперь точно пора задуматься.

И все же давай проясним: от того, что ты ешь жирное, ты не становишься толстым. Ты становишься толстым от того, что ешь слишком много жирного. На самом деле полный отказ от жиров может привести к тому, что ты начнешь потреблять *больше* калорий на длительном промежутке времени. Это связано с тем, что жиры дают чувство удовлетворения и насыщения, которое углеводы — и в меньшей степени белки — дать не могут. Мой собственный опыт говорит о том, что лучше питаться по той схеме, которая чувствуется правильно, а не добавлять к своему ежедневному стрессу лишнюю нагрузку, высчитывая каждый кусок, который попадает в твое тело. Я многие годы следовал диете с предельно низким содержанием жиров; в какой-то момент я начал добавлять больше продуктов животного происхождения, масел, орехов и другой «жирной» пищи в свой ежедневный рацион. Я не набрал вес, и у меня не поднялся уровень холестерина. И я стал намного больше наслаждаться своим обедом!

Сбрасывание килограммов

Езда на велосипеде — привлекательный вид спорта для сброса веса, потому что этот спорт без опоры на ноги, и он сжигает уйму калорий. А с учетом того, что это еще и весело, он

никогда не превращается в бремя.

Если тебя укусила велосипедная муха (а раз уж ты дочитал до этого места, считай, что ты заражен), ты уже на полпути к цели: ты готов испытать себя занятиями, что критически важно для потери веса на длительное время.

Второе испытание сложнее: урезать калории. Твое преимущество состоит в желании ездить на велосипеде, тебе не нужно срезать даже приблизительно такое количество калорий, как «сидячему» худеющему. На самом деле если твои пристрастия в еде не запредельно пагубны, твое ограничение в калориях должно оказаться настолько незначительным, что ты едва ли его заметишь. Помни: велосипед — это спорт, которым ты можешь наслаждаться весь остаток своей жизни, и все это время он будет помогать тебе держать под контролем свой вес. Ешь разумно, много езди и наслаждайся и тем, и другим!

Сила белков

В старые добрые времена (скажем, примерно лет пять назад) белковые диеты были привилегией бодибилдеров и профессиональных борцов. Это резко изменилось с появлением диеты Аткинса (и ей подобных), которая предлагает воздерживаться от углеводов в пользу белков и жиров.

Мы уже обсуждали, почему эти диеты не подходят соревнующимся велосипедистам. Но мы не говорили о том, сколько белков нужно велосипедисту. Вот короткий ответ: велосипедисту нужно больше белков, чем человеку, ведущему сидячий образ жизни. Разумеется, к каждому короткому, простому ответу есть предостережение, и вот в чем оно в данном случае заключается: если ты не придерживаешься строгой веганской диеты, которая исключает продукты животного происхождения, ты скорее всего уже потребляешь белков больше, чем тебе нужно.

Одной из причин, почему велосипедисту нужны дополнительные белки, является топливо. Да, углеводы — основное топливо для работы мышц, и предпочтение нужно отдавать им, но как только их запас истощается, за работу принимаются белки.

— Белки могут служить небольшим, но существенным источником энергии — примерно 5–10 % от общей потребности, — говорит исследователь Майкл Дж. Закин, доктор наук из университетской клиники в Вустере, штат Массачусетс. — Белковые калории становятся особенно важны в состоянии углеводного истощения. Если вы тренируетесь больше часа в день

и начинаете истощать запасы углеводов, вы становитесь более зависимы от содержащегося в организме белка для восполнения запасов энергии.

Несмотря на то что результаты сильно варьируются, доктор Закин говорит, что езда на велосипеде может повысить твою необходимость в белках на 20–90 % относительно так называемого RDA — рекомендованный в США допуск рациона.[5] RDA составляет 0,363 г белков на фунт (0,4536 кг) массы тела.[6] Для человека весом в 150 фунтов (68 кг) этот показатель будет составлять приблизительно 54 г в день. Добавь рекомендованные д-ром Закином 20–90 %, и увидишь, что потребность в белках 150-фунтового велосипедиста увеличивается до уровня 65–103 г.

Это может показаться большим количеством. Но многие активные люди уже находятся на этой отметке или выше, что было продемонстрировано во время изучения восьми хорошо тренированных велосипедисток. Несмотря на то что в их диете недоставало до рекомендованного количества нескольких углеводов, объем потребляемых ими белков составлял 145 % от RDA. Это связано с тем, что высокого уровня белков попросту легко достичь. К примеру, 85 граммов мяса, рыбы или птицы содержит 21 г белков. В миске фасоли содержится 14 г, в 3 столовых ложках арахисового масла — 12, а в чашке обезжиренного молока — 9. Все это довольно быстро суммируется. На самом деле средний американец потребляет 100 г белков ежедневно.

Вместо того чтобы беспокоиться о количестве потребляемых белков, подумай о том, откуда они поступают. В лучших источниках мало насыщенных жиров, и в них содержится здоровая доза сложных углеводов. Мышцы развиваются от работы, а не от того, что ты скармливаешь им чрезмерное количество белков, а лучшим топливом для работы являются (я повторюсь) сложные углеводы. Если ты питаешься в соответствии с более-менее здоровой диетой, богатой цельными злаками, бобовыми, овощами, рыбой, птицей без кожи, продуктами из сои, постным мясом, обезжиренными молочными продуктами, ты получаешь немало белков. Вегетарианцам следует наполнять свои тарелки злаками, стручковой фасолью, орехами, семенами, молочными продуктами и яйцами. Веганам лучше проконсультироваться с диетологом, чтобы убедиться, что они получают достаточное количество белков.

Добавки

Это один из самых спорных вопросов в спорте. Укрепляют ли

здоровье витаминные и минеральные добавки, или это просто выброшенные деньги? Ответ на оба этих вопроса — определенно «да».

Суть в том, что если ты питаешься согласно хорошо сбалансированной диете, ты почти наверняка получаешь все необходимые витамины и минералы. На самом деле никакие исследования не выявили, что прием добавок улучшает показатели правильно питающихся велосипедистов. А некоторые вещества могут накапливаться в твоем теле до опасного уровня, если их принимать в больших количествах.

Избыток ниацина, к примеру, может вызвать сыпь, тошноту и диарею, и ничто из них не улучшит твои показатели езды (как и другие аспекты твоей жизни).

Разумеется, с другой стороны, практически невозможно всегда сбалансированно питаться. А по правде говоря, очень сложно получить передозировку витаминов, если предположить, что ты ешь согласно нормальной диете и следуешь предписаниям производителя. Так что не бойся добавок. Если твой график вынуждает тебя жертвовать приемами пищи и заставляет заниматься урывками, не жди, что добавки все исправят. Но они точно не повредят, и их можно рассматривать как относительно недорогую страховку.

Мелкая картина

Если ты такой же, как и большинство занимающихся спортом на основе выносливости, которым не повезло ни с профессиональным контрактом, ни с джекпотом в лотерее, твой график подразумевает некоторое количество трудных выборов. А часто такие выборы означают, что тебе приходится перед ездой набивать пустой желудок энергетическими батончиками или выпивать чашку растворимого супа по дороге на групповой заезд. Проблема? Порошки, батончики, добавки и — сюрприз! — даже паста не вписываются в улучшающую твои показатели диету.

— Спортсмены определенно стремятся к более изощренной диете, чаще питаясь обработанной и запакованной пищей, — говорит доктор Эпплгейт. — Они говорят: «Хорошо, эти батончики более питательны, почему бы мне не есть их постоянно?»

Подумай над случаем Адама Ходжеса Майерсона, который начал серьезно принимать участие в гонках на своем дорожном велосипеде в возрасте 15 лет неподалеку от своего родного города Нортгемптон, штат Массачусетс. Майерсон добился впечатляющих результатов за короткий промежуток времени — в

1990 году, в возрасте 18 лет, выиграл этап одной из крупнейших международных гонок в Фичберге (штат Массачусетс), а во время соревнований с профессионалами в шоссейной гонке Марблхеда (Массачусетс) того сезона люди кивали друг другу и говорили: «Хмм».

Но Майерсон плохо разбирался в вопросах питания, да и времени на их изучение у него не было. Его родители незадолго до того развелись, и он вдруг обнаружил, что готовит для трех своих младших сестер, вырываясь на гонки лишь в уик-энды и пытаясь навести хоть какой-то порядок в хаосе после развода. И будучи идейным вегетарианцем, он столкнулся с проблемой обеспечения пищей без мяса при весьма скудных средствах к существованию, при этом не пропуская гонки, что еще сильнее мутило воду.

Результатом стало вступление в то, что он теперь называет культурой Clif Bar.

— Я питался энергетическими батончиками, арахисовым маслом, рисом и лапшой быстрого приготовления, — говорит Майерсон, начало спортивной карьеры которого совпало с расцветом рекламы энергетических батончиков. — Команды, за которые я выступал, постоянно спонсировались какими-то батончиками или напитками, так что это добро всегда было под рукой.

Как и длительные простуды и другие заболевания, которые стоили Майерсону недель тренировок каждый сезон. Более опытные гонщики советовали ему отказаться от вегетарианства, считая, что такая диета не дает возможности справиться с нагрузкой режима постоянных тренировок элитных велосипедистов. Майерсон же был убежден, что эти советы ошибочны — он знал многих людей, употреблявших мясо, у которых были те же симптомы. Поэтому Майерсон изучил свою диету в поисках других недостатков и оказался поражен количеством оберток, банок и коробок, которые он видел поутру. Он соревновался, будучи на диете, практически полностью состоящей из фруктов, овощей, злаков и бобовых в своем естественном, непереработанном состоянии.

— Цельные продукты, в частности фрукты и овощи, наполнены буквально тысячами веществ, которые защищают их от мира, в котором они живут, от таких вещей, как ультрафиолетовый свет и бактерии в почве, — объясняет доктор Эпплгейт. — И знаете что? Мир, в котором они живут, тот же самый, в котором живем и мы.

Вождем этих веществ являются фитохимикаты, борющиеся с оксидативными повреждениями, к которым приводят любые

упражнения. Именно оксидативные повреждения, как считают ученые, ведут к раку. Или к инфаркту. Или одному из десятков других хронических заболеваний, которых тебе лучше избегать. В более короткой перспективе оксидативные повреждения вызывают боль — и приковывают тебя к дивану — на следующий день после усиленной тренировки. Обогатив свой рацион пищей, богатой фитохимикатами, ты можешь значительно уменьшить время, которое уходит на восстановление после усиленных занятий. И, как мы все уже поняли, чем быстрее и полноценнее ты восстановишься, тем раньше ты сможешь вернуться к своему режиму тренировок.

Ладно, хорошо, но ты съедаешь по три или четыре порции в день, так зачем беспокоиться? Разве может так сильно навредить пара батончиков? Нет, не может. Но то, что ты съедаешь всего три или четыре порции цельных овощей и фруктов, — может. На самом деле министерство сельского хозяйства США давно рекомендует активным мужчинам уменьшить вероятность развития одного из вышеперечисленных заболеваний, съедая по девять порций овощей и фруктов ежедневно. На сегодня только 20 % американцев съедают хотя бы по пять в день, согласно исследованию 2001 года, проведенному ассоциацией Produce For Better Health, некоммерческой организацией, располагающейся в Уилмингтоне, штат Делавэр, которая несет ответственность за убийство миллионов невинных стручков гороха. А как же девять порций? Как тебе цифра в 2 % среди мужчин в возрасте от 13 до 74 лет?

Это выглядит особенно печально, когда понимаешь, насколько легко получить эти девять порций. Добавь банан в свою овсянку и стакан апельсинового сока — бум, уже два. Палочка сельдерея и арахисовое масло с утра. Помидор в твой бутерброд и порция салата за обедом — вот тебе и пять. Такими темпами ты превысишь норму вдвое к тому времени, когда ты примешься за свой десерт из яблочного пирога (да, это тоже считается — только не перебарщивай с мороженым).

Основой кампании Produce For Better Health является слоган «Пять Цветов — Путь Умов». Этот стишок школьного уровня можно простить только потому, что он так лаконично передает посыл: здоровая диета включает в себя ежедневные порции пяти разноцветных фруктов и овощей.

Ключевым в этой рекомендации является слово «разноцветных». Это связано с тем, что называется пищевой синергией, которая происходит только тогда, когда продукты поглощаются в сочетании друг с другом. Кристин Филардо, дипломированный врач-диетолог из Produce For Better Health,

объясняет это следующим образом:

— Каждое питательное вещество оказывает определенное действие, но иногда это происходит только в сочетании с другими веществами. Это тот случай, когда два плюс два равняется больше, чем четырем.

Другими словами, початок кукурузы и салат из помидоров полезнее, чем два початка кукурузы.

Легенда триатлона Дэйв Скотт выступает в поддержку цельной пищи с 1979 года, когда подготовка к Ironman-1980 вкупе с рационом из переработанной пищи (он как-то съел 4 килограмма пломбира за раз), поставила его на колени. Он заключает:

— Каждый день во фруктах, овощах и злаках обнаруживается все больше компонентов. Мы до конца не понимаем, как они работают в сочетании друг с другом, но мы знаем, что это происходит. И все же мы идем другим путем. Люди просто в ошеломлении говорят: «К черту все», — и начинают пить таблетки.

Существует и еще одна проблема с переработанной пищей, которая идет вразрез с тем, почему многие спортсмены так много ею питаются в первую очередь: контроль. Скотт видит, что многих профессиональных спортсменов и любителей, которых он тренирует, тянет к упакованной пище, которая не просто не приносит пользы, но и попросту вредна.

— Когда ты тренируешься по три часа в день, так легко найти себе оправдание и есть плохую пищу, — говорит он. — Но многие ее виды содержат огромное количество трансизомеров жирных кислот. Одной из прелестей цельной пищи является то, что в ней этого нет.

А еще — она не перенасыщена калориями. Подумай о своем среднем куске чизкейка, который просто убивает своими 300 калориями. Чтобы получить такой объем, скажем, из апельсинов, тебе нужно их съесть пять. Первая проблема: тебя вырвет. Вторая проблема: ты скорее всего не остановишься на одном куске чизкейка. Всплеск сахара в крови — и последующий спад — заставит тебя поглядывать на второй кусок еще до того, как ты распустишь ремень, чтобы уместить первый.

Это не значит, что занимающиеся спортом на выносливость (или кто-либо еще, если уж на то пошло) должны исключить с умом подобранную переработанную пищу из своего рациона. Энергетические батончики, спортивные смеси и тщательно выбранные жидкости для употребления во время выступлений могут — и скорее всего должны — найти свое место в твоей толстой кишке.

— Энергетическая пища — прекрасное изобретение, — говорит доктор Эпплгейт. — Она удобна и дает вам именно то, что вам нужно во время упражнений. Она просто не дает вам того, что нужно для жизни.

Даже Филардо допускает, что удобство этих продуктов часто перевешивает недостатки в питательности.

— Я не говорю, что вам никогда не следует есть энергетические батончики. Иногда это правильно. Однако прежде, чем это делать, подумайте вот о чем: насколько сложно вместо этого взять яблоко и пригоршню орехов?

Но если это означает, что нужно выбирать между комбо-обедом с бигмаком и несколькими батончиками Clif Bar, то несложно понять, что лучше пройти мимо «Макдоналдса».

А что же говорит Адам Ходжес Майерсон, наш гонщик — убежденный приверженец цельной пищи? Вместо того чтобы съесть пару батончиков за несколько часов до тренировки или гонки, теперь он предпочитает овсянку с изюмом, арахисовым маслом и соевым молоком. Чтобы восстановиться, он готовит свои собственные смузи с соевым молоком, черникой, бананами и клубникой. Результат? Майерсон редко пропускает хотя бы день тренировок по причине болезни, а его результаты в гонках кардинально улучшились.

7
Выносливость

Имеет отношение ко всем велосипедным дисциплинам.

Общее определение выносливости — способность ехать длительные промежутки времени, и это — основа велосипедного фитнеса. Без соответствующей выносливости твое тело просто не сможет продолжать двигаться, вне зависимости от того, сколько ты даешь ему пищи или ругаешься на него.

Разумеется, разные велосипедные дисциплины требуют различных уровней выносливости. Гонки критериумов редко продолжаются дольше часа, в то время как шоссейные гонщики высочайшего уровня могут продержаться и шесть. Если твоей целью является просто быть конкурентоспособным в выбранной тобой дисциплине, тебе нужно развить только выносливость, необходимую для того, чтобы хорошо завершить заезд (хотя обладание более высокой выносливостью почти никогда не является надежным показателем).

С учетом того, что развитие выносливости не требует высоких нагрузок, многие люди ошибочно полагают, что этого показателя телосложения достичь проще всего. Но на самом деле именно этот показатель является одним из самых труднодоступных, особенно для велосипедистов, которые ведут занятой образ жизни. Это связано с тем, что на пути к выносливости просто не существует обходных маршрутов: тебе понадобится тратить многие и многие часы в седле, и делать это придется постоянно. Когда у тебя будет хороший базис выносливости, прекрасное телосложение придет относительно быстро. Но за это придется заплатить.

Советы по развитию выносливости

Будь верен делу

Начни с достижения определенной цели. Говоря простым языком, цель «Я хочу уметь ездить дольше» не подойдет. Вместо этого выбери день и расстояние (если ты можешь привязать это к определенному мероприятию, это даст тебе намного бóльшую мотивацию) и запиши время на своем календаре (чернилами, а не карандашом!). Будь реалистом: если ты никогда не ездил за один раз больше, чем по часу, ты не проедешь 130 километров в эту субботу. Лучше добавляй приблизительно по 10 % к своему

длительному заезду каждую неделю. Когда ты достигнешь 75 % от своей цели, ты будешь готов. Одно правило: никогда не измеряй свой заезд по километражу; твое тело знает только, как долго оно ехало, а не сколько пути прошло. И с учетом того, что местность и погодные условия могут оказать заметное влияние на среднюю скорость, 32 километра, которые ты проехал вчера, могут отнять у тебя в два раза меньше времени, чем 32 километра, которые ты проедешь завтра.

Ищи возможности

Чтобы набрать хорошую форму, тебе понадобится ездить как минимум по три раза в неделю. А чтобы развить выносливость, как минимум один из этих заездов должен быть длительным. Для многих из нас самым большим препятствием для выносливости является жизнь; имеется в виду все, что нам нужно сделать, перед тем как мы сядем на велосипед и отправимся на длительный заезд.

Одним из лучших решений будет использовать велосипед в качестве транспорта. Возможно, тебе удастся завести будильник и проехать по «живописному» маршруту на работу. Или, быть может, ты будешь ездить на семейный ужин, где тебя встретят родственники. Если тебе трудно встроить длительные заезды в дневные часы, купи велосипедный фонарь и светоотражающую одежду. Езда по ночам или ранним утром сначала будет казаться странной, но тебе вскоре понравится чувство, когда ты продираешься сквозь тьму в своем маленьком мире света. Только убедись, что едешь по дорогам, по которым редко проходят машины.

Постепенно наращивай километраж

Пользуйся правилом 10 %, чтобы уменьшить вероятность получить травму или перетренироваться. Если твой самый длительный заезд на данный момент составляет 90 минут, на следующей неделе стремись к 100, а еще на следующей — к 110. Если для тебя целью является мероприятие, которое строится на километраже, а не времени, следи за своей средней скоростью, чтобы знать, когда ты будешь готов. Помни, если ты можешь спокойно проехать три четверти времени или расстояния от намеченного, все будет в порядке.

Имитируй мероприятие

Езда по местности, которая похожа на ту, что будет на мероприятии, к которому ты готовишься, не строго обязательна, но это может помочь. Ты будешь физически и психологически подготовлен ко всему, что тебе там встретится. Также, если ты готовишься к групповому заезду, попробуй найти группу, в составе которой сможешь тренироваться. Это не только разовьет твои навыки езды в составе группы, но и поможет быстрее скоротать время.

Практикуй «молчаливые навыки»

Длительные, несложные заезды дают прекрасную возможность отработать мелочи, которые вносят серьезные изменения. Убедись, что можешь поменять шины на дороге. Учись надевать дождевик и есть (не одновременно!) во время езды. Чем меньше сюрпризов будет тебя ждать в важный день, тем легче он пройдет.

Держи темп

Помни, тебе не нужно ехать с высокой нагрузкой, чтобы развить выносливость. Целью твоего длительного заезда является раздвижение границ времени и расстояния, а не скорости. В начале своей поездки подумай о том, как ты будешь себя чувствовать в конце. И помни, что ускоренное движение в первые несколько километров не приблизит тебя к твоей цели (а возможно и вынудит тебя закончить раньше). Держать темп особенно важно при езде в составе группы, когда соревновательная динамика может быстро заставить тебя выйти из удобного темпа. Постарайся найти группу со схожими целями и не бойся оказаться в хвосте.

С другой стороны, не трать время попусту. Заход в магазин или кофейню не укрепляет выносливость, если только ты не тренируешься для чемпионата по питью эспрессо. Останавливайся только затем, чтобы заправиться едой и водой, а затем продолжай вращать педали.

Заправляйся

Еда и жидкость абсолютно необходимы во время длительных заездов. С учетом того, что такие поездки, как правило, совершаются с низкой нагрузкой, ты можешь поесть перед заездом незадолго до выхода. Возьми с собой достаточное

количество еды (или достаточное количество денег, чтобы ее купить, если по дороге найдется приличная пища), чтобы ты мог потреблять хотя бы по 300 калорий за каждый час, проведенный на велосипеде (это примерно половина от того, что ты сожжешь), и вдоволь воды. А сколько это — вдоволь? Сильно зависит от погодных условий. Но если ты не останавливаешься для того, чтобы пописать как минимум один раз каждые два часа, ты пьешь недостаточно.

Разделяй и властвуй

Длительные заезды являются таким же испытанием для психики, как и для тела. Если три часа звучат пугающе, подумай вот о чем: это всего лишь трехчасовая поездка. Не зацикливайся на сложных препятствиях, которые тебя ждут; вместо этого наслаждайся видами и чувством ветра и солнца на лице (или, если идет дождь, чувством воды на лице).

Если ты начинаешь заставлять себя, поставь себе краткосрочные цели. Говори себе, что сделаешь пит-стоп у следующего магазина, или на вершине холма, или где-то еще. Преврати свою макроцель в цепочку микроцелей, которые легко достичь. И если все остальное не сработает, думай о том, что ты съешь, когда доберешься до дома!

8
Скорость

Относится к критериумам, шоссейным гонкам, групповым заездам.

В велосипедном языке слово «скорость» означает не только быстрое передвижение. Это еще и стиль езды, умение быстро ускоряться, быстро вращать педали и делать рывок, который оставляет соперников далеко позади (да, можешь мыслить масштабно).

Многие велосипедисты никогда не совершают специальных тренировок на скорость, потому что не видят в этом практической пользы. И несмотря на то что велосипедистам-любителям весьма редко нужно уходить в жесткий спринт, так же верно и то, что все могут извлечь выгоду из этой способности. К примеру, групповые заезды часто включают в себя особо соревновательные спринты «в черте города», во время которых велосипедисты спринтуют до знака, который обозначает границу города. Конечно, за это призовых денег не дают, но чувство превосходства, которое приходит с победой в спринте к границе города, бесценно. Также подумай том, как хорошо развитый спринт сможет тебя выручить, когда из соседнего двора на тебя выскочит озверевший доберман. В такой ситуации скорость определенно будет твоим лучшим другом (как, возможно, и перцовый баллончик).

Такие ситуации требуют того же навыка, что и рывок к финишной прямой во время ожесточенного соревнования шоссейной гонки или критериума: ты должен ускориться до высокого показателя и удержать эту скорость несколько секунд. Это навык, который идет в самую глубь того, из-за чего так хороша езда на велосипеде. И его на удивление легко развить.

Работа на скорость

Установленные интервалы между тренировками помогают тебе ездить быстрее, но их основная цель состоит в том, чтобы развить аэробную и анаэробную способности.

Когда ты создаешь интервалы, за каждым усилием с высокой нагрузкой следует более легкая езда, которая дает только частичное восстановление, после чего ты снова начинаешь ехать усиленно. Работа на скорость отличается. Усилия с высокой нагрузкой даются очень нелегко; в идеале настолько нелегко, насколько ты можешь выдержать. Но они (к счастью) продолжаются недолго, и их разделяют промежутки времени, достаточные для полного восстановления. В частности, после всего 10 секунд полной выкладки может идти 5 минут легкого спининга. Ставка — на ускорение и скорость ног, а не пульс. На самом деле с учетом феномена, известного как отложенный пульс, ты даже не заметишь очень высокую частоту сердечных сокращений во время спринта — хотя он, скорее всего, будет продолжать увеличиваться еще и в первые секунды твоего периода восстановления.

Работа на скорость на самом деле не очень обременительна, и ее можно встроить в легкий заезд до двух раз в неделю. Только не забудь сначала разогреться в течение как минимум 15 минут; после этого сделай от 5 до 8 спринтов по 10–30 секунд каждый, с полным восстановлением между ними. Используй передачи, на которых ты не будешь делать спиннинг на максимальной скорости. И сосредоточься на элементах хорошей техники, описанных на с. 43. Помни, ты тренируешь свой стиль вращения педалей и скорость не меньше, чем форму.

Полностью такая тренировка занимает меньше часа (хотя ты можешь и встроить ее в более длительный заезд; на самом деле так поступают многие профессиональные велосипедисты). После нескольких недель ты заметишь улучшения в своей максимальной скорости и ускорении. И (что еще более важно) в своей конкурентоспособности.

Общепринятая мудрость гласит, что скорость можно увеличить двумя способами: увеличив каденцию (быстрее вращать педали) или увеличив мощность (сильнее нажимать на педали), чтобы можно было использовать повышенную передачу при той же каденции. Общепринятая мудрость не ошибается (как и в большинстве случаев), но есть и третий ключ к быстроте, который часто не принимается во внимание: техника. Без правильного положения езда со скоростью гепарда и мощностью грузовика будет тратить многое впустую из-за крутящихся ног, выпирающих локтей и скачущих плечей. Скорость зависит от каденции и техники, так что давай поговорим о том, как их улучшить.

Самый простой способ разработать быструю, плавную скорость ног — это делать спиннинг на низких и средних передачах при высоком пульсе. На самом деле тебе следует поработать над этим до начала формальной работы на скорость. Если твоя нормальная каденция при езде составляет 90 об/мин, начни с нее и постепенно увеличь ее до 100, 110, и даже 120, пока твои ноги не потеряют координацию и ты не начнешь скакать в седле, как вошь на гребешке. В этот момент сбавь несколько оборотов и удерживай их на таком уровне несколько секунд, а затем снова их увеличь. После нескольких подходов твоя максимальная каденция и самая быстрая плавная каденция, которую ты можешь поддерживать, поднимутся. (Большой бонус: ты из-за этого начнешь выглядеть намно-о-о-го более плавно — и, следовательно, профессионально — верхом на велосипеде.)

Используй постепенные спуски, чтобы увеличить скорость ног без ненужной нагрузки на сердечно-сосудистую систему (с точки зрения аэробики, такие тренировки должны легко контролироваться). Вместо того чтобы переходить на повышенную передачу во время спуска, оставайся на пониженной и позволь гравитации помочь превратить твои ноги в блендер. Для этих же целей ты можешь использовать попутный ветер, хотя… Кто из нас может сопротивляться искушению подняться на пару передач и воспользоваться помощью матери-природы, чтобы выйти на безумную скорость?

Как только ты привыкнешь к этому упражнению, переходи на интервалы с пониженными передачами. Вместо того чтобы использовать высокие передачи или подъемы на 80–90 об/мин, чтобы развить мощность и поднять анаэробный порог, используй низкие передачи и высокую каденцию (от 110 до 120 об/мин). Интервалы в одну минуту, совершаемые подобным образом,

продолжат улучшать координацию, как и состояние сердечно-сосудистой системы, и скорость сокращения мышц — два основных ингредиента убийственного спринта. С учетом того, что это дает минимальную нагрузку на сухожилия и суставы, такая тренировка прекрасно подходит для начала сезона, когда твое тело все еще привыкает к велосипеду.

Когда ты начинаешь делать эти упражнения, ты будешь чувствовать, будто при нажатии на педали ты трясешься, как в миксере. Сосредоточься на том, чтобы расслабить все тело. Держи плечи и руки расслабленно и спокойно, зажимая руль ровно с той силой, которая необходима, чтобы удерживать управление. Старайся, чтобы все движения совершали ноги, это поможет сделать так, чтобы у тебя не тряслись бедра. Поддерживай плавность, заставляя себя крутить педали с более высокой скоростью, а не силой. Такой подход работает всегда, когда ты хочешь вращать педали быстрее, не важно, на какой ты при этом находишься передаче.

Советы по технике

Существуют три основные технические ошибки, которые совершают большинство велосипедистов во время спринта. Избегая их, ты значительно улучшишь свою способность ускоряться и удерживать скорость, даже без улучшения формы (такое ты услышишь нечасто, так что наслаждайся).

1. Велосипедисты имеют тенденцию слишком сильно двигать торсом. Твоя спина должна служить точкой опоры и не должна двигаться. Когда твой торс находится на одном месте, спина укрепляет силу ног. Твои руки должны двигаться ровно столько, сколько нужно для того, чтобы велосипед раскачивался из стороны в сторону в такт нажатию на педали.

2. Велосипедисты имеют тенденцию перемещать свой вес слишком далеко вперед. Когда ты принимаешь положение стоя, твои плечи должны уходить вперед не дальше, чем находится передняя ось. Наклонись дальше, и у тебя появится несколько проблем, подрывающих скорость. На переднее колесо будет приходиться слишком много веса, что сделает велосипед неустойчивым и плохо управляемым. Твои бедра уйдут слишком далеко вперед по отношению к системе, что означает, что ты не сможешь создать рычаг такой же силы на педалях. А твоя голова опустится вниз, из-за чего тебе станет сложно видеть, куда ты едешь, что нехорошо, когда ты спринтуешь на предельной скорости.

3. Велосипедисты неправильно используют торс. Во время

спринта ты должен тянуть за руль загребающим движением, чтобы уравновесить силу в ногах. Если ты этого не делаешь, велосипед будет чаще заваливаться из стороны в сторону, теряя мощность и управляемость, которые никому терять не следует.

9
Сила

Относится: ко всем велосипедным дисциплинам.

Силу понять просто:

— Если ты хочешь ездить сильно, — говорит велосипедный тренер Джо Фриэл, автор книги *The Cyclist's Training Bible* («Библия тренирующегося велосипедиста»), — ты должен быть способен очень сильно толкать педали.

Это, говоря по-простому, и есть сила, она-то и является ключевым строительным материалом твоего велосипедного фитнеса.

Существует множество способов развить силу, но самыми распространенными являются поднятие тяжестей, бег в горку и толкание больших колес. Каждый из этих способов несет в себе определенный риск (особенно в отношении травм), но, как выражается Фриэл: «Езда на велосипеде похожа на биржевые инвестиции: чем больше риск, тем больше потенциальная награда». Ключ в том, чтобы применять силу разумно и осторожно. И только после того, как ты набрал определенный базис.

Чтобы сделать свое вращение педалей более сильным, будь готов терпеть боль. Много боли. Несмотря на то что усилия, прилагаемые для увеличения силы, на велосипеде обычно применяются при нагрузках более низких, чем при интервалах для развития мощности, они длятся намного дольше и требуют значительной силы духа, чтобы преодолеть неприятности. Однако очень важно их выдержать, потому что развитие силы похоже на открытие двери в новый мир велосипедного фитнеса.

Силовые тренировки

Силовые интервалы являются длительными усилиями, которые совершаются на самом уровне (или немного его превышающем) анаэробного порога. В основе ты должен прилагать все усилия, на которые способен в заданный промежуток времени. Этот промежуток должен начинаться от трех минут и увеличиваться приблизительно на одну минуту каждую тренировку. Тебе следует использовать передачу, которая требует каденции немного меньшей, чем нормальная; если для тебя норма — 90 об/мин, стремись примерно к 80, когда совершаешь эти усилия. Ты начнешь с интервалов из 9 минут и

постепенно их удвоишь. Такие интервалы лучше всего делать на плоских поверхностях или на подъемах с небольшим наклоном.

10
Мощность

Относится ко всем велосипедным дисциплинам, но в особенности к подъемам, гонкам с раздельным стартом и езде по горам.

Ранее мы немного говорили о тренировках с измерителем мощности и о важности доведения до предела твоего соотношения мощности к весу. Но мы совсем немного говорили о том, как увеличить мощность, вне зависимости от того, используешь ли ты измеритель или нет. Здесь мы раскроем эту тему.

У мощности существует точное определение среди физиков. Ее определяют как силу, помноженную на скорость. Физики говорят, что мощность, необходимая для преодоления сопротивления воздуха, пропорциональна скорости в третьей степени.

«О, отлично! — подумал ты. — Теперь мне нужно носить с собой на заезды калькулятор». Не волнуйся: все, что тебе нужно знать о мощности, это то, что она тебе нужна. Она ведет тебя через крутые подъемы без необходимости прибегать к унизительной бабулиной[7] передаче. И это то, что помогает держать впечатляющий темп, когда тебе в лицо дует сильный ветер. В самой своей основе, выражаясь понятными велосипедисту терминами, мощность — это способность поддерживать вращение шатунов, когда увеличивается сопротивление.

Звучит круто, да? Так и есть. Но как и многие крутые вещи, она дается не просто так. И тебе понадобится ее уйма, чтобы почувствовать сильную разницу. На самом деле благодаря сопротивлению ветра (помнишь все эти разговоры о том, что преодоление сопротивления воздуха пропорционально скорости в третьей степени?), если ты хочешь увеличить свою скорость с 32 до 40 км/ч, тебе понадобится удвоить мощность. Что говоришь? Ты хочешь удвоить свою скорость, скажем, с 24 до 48 км/ч? Без проблем. Увеличение мощности всего в восемь раз сделает это (если все остальные условия будут равными). Подумай о вышедшем на пенсию английском профессионале Крисе Бордмане, который установил мировой рекорд, проехав более 52 километров за один час по крытому велодрому. Вот это *мощность*.

Мощность также позволяет тебе совершать лучшие рывки. С

мощностью ты можешь спринтовать на более высокой передаче, что позволит тебе преодолеть расстояние быстрее. Ты знаешь, что тебе нужно работать над мощностью, когда ты оказываешься в следующих ситуациях:

• ты не можешь спринтовать на той передаче, которая делает тебя конкурентоспособным;

• ты не можешь поддерживать скорость группы, когда достигаешь переднего ряда;

• ты не можешь ускориться во время подъема;

• встречный ветер заставляет тебя перейти на пониженную передачу;

• от заездов, которые требуют частых смен темпа, ты переутомляешься.

Без сомнения, один, два или даже большее количество этих пунктов должны стать для тебя звоночком. Не падай духом: они звонят для каждого, кто читает эту книгу. Это связано с тем, что мощность является самым важным фактором в фитнесе велосипедиста. И, как в классическом случае закона Мерфи, самым труднодостижимым.

Тренировки мощности

Работа над силой означает, что иногда тебе придется ехать с относительно низкой каденцией на относительно высокой передаче (по этой причине тебе следует начать работать над мощностью только после того, как ты разовьешь хороший километраж). Вместо сверхзвукового спиннинга, как во время работы на скорость, ты, возможно, обнаружишь, что едва двигаешь педали на 70 об/мин или даже меньше. Это в особенности будет проявляться при движении в горку, где ты будешь намеренно оставаться на передачах, которые вынуждают тебя сильно давить на педали, а не переходить на пониженные и делать спиннинг, как во время обычной езды.

Существует много способов развить мощность. Один из них лежит через сильные ускорения на высокой передаче. К примеру, езжай на 40 об/мин на высокой передаче, оставайся в седле и ускоряйся со всей силы на 10–30 секунд. Восстановись, делая спиннинг на намного более низкой передаче, и повтори этот процесс от пяти до восьми раз. Ты можешь добиться того же самого, двигаясь по пересеченной местности и ускоряясь на небольших горках, оставаясь в седле, не переходя на пониженные передачи и не сбавляя каденции (на самом деле тебе стоит попробовать ее увеличить). На более длинных подъемах оставайся в седле так долго, как сможешь, а затем, когда начнешь

соскальзывать, встань и переключись на повышенную передачу. Или периодически ускоряйся и замедляйся, пока не доберешься до вершины. Если в том месте, по которому ты едешь, недостаточно длинных подъемов, используй встречный ветер: выбери умеренно повышенную передачу и держи каденцию на постоянной отметке в 75 об/мин, забираясь на «невидимый холм».

Звучит сурово, да? Ну, нелегко развить сердечно-сосудистую систему, силу мышц и энергетические системы на том уровне, которого требует мощность. Значительная часть этой работы будет происходить точно на уровне или выше твоего порога молочной кислоты. Это означает две вещи: ты будешь страдать. И тебе следует быть осторожным. Это именно тот тип езды, который толкает в бездну избыточных тренировок. Вдобавок он сильно напрягает такие деликатные вещи, как сухожилия и связки. Начни всего с одной тренировки мощности в неделю и никогда не делай больше двух.

Замечание: с учетом того, что это столь краткосрочные усилия, пульсометр при них практически бесполезен. Вместо него пользуйся воспринимаемой нагрузкой, которая в данном случае весьма проста, хоть и болезненна: выжимай из себя все, что можешь.

Восстановление после тренировок силы и мощности

Для наилучшего результата (и чтобы постараться избежать избыточных тренировок) не забудь запланировать легкие восстановительные заезды на день до и день после тренировки силы или мощности. На самом деле тебе, возможно, следует облегчить нагрузку в ближайшие два дня после столь усиленной езды. Обычная тренировочная программа предполагает отдых в *понедельник* после тяжелых выходных с заездами и гонками, работу на скорость по *вторникам*, равномерную езду на выносливость по *средам*, тренировку на силу или мощность по *четвергам* и легкий спиннинг для восстановления по *пятницам*. Разумеется, такой график сбивает с толку своей общностью, но если немного потрудиться над тем, чтобы встроить в него свои личные цели и образ жизни, он может стать хорошей начальной точкой.

11
Тренировка мозга

Датский велосипедный тренер и победитель Тур де Франс 1996 года Бьярне Рийс[8] заслужил репутацию человека, который может взять хороших велосипедистов и сделать их великими. Возможно, лучшим тому примером служит Иван Бассо, который имел свою собственную репутацию: талантливый велосипедист, но чересчур вежливый и неконфликтный, чтобы стать настоящим победителем.

Рийс в это не верил и в конце 2003 года вытащил Бассо из его позиции вспомогательного велосипедиста в итальянской команде Fassa Bortolo. Бассо подписал контракт с командой Рийса CSC в качестве лидера и начал подготовку к Тур де Франс 2004, самой крупной велосипедной гонке мира, стремясь попасть на подиум.

Скептики думали, что у Бассо ничего не получится, что ему не хватает инстинкта убийцы и непреклонного стремления, которое необходимо для борьбы в крупной трехнедельной велосипедной гонке. Но Рийс понимал ситуацию лучше. И когда Бассо выехал на дороги Франции, он был уже совсем другим велосипедистом. Он проехал с несгибаемой уверенностью, побив Лэнса Армстронга в высокогорной местности и последовательно отъездив три недели гонки, придя в конце концов к финишу третьим.

Уверенность порождает уверенность, так что неудивительно, что в 2005 году Бассо поднял ставки еще выше, приняв участие и в Тур де Франс, и в Джиро д'Италия — второй в мире по сложности велосипедной гонке. Немногие современные велосипедисты соревнуются в обоих этих мероприятиях — это попросту считается слишком сложным. Но Бассо показал поразительное выступление в обеих гонках. Только бунтующий желудок не позволил ему выиграть Жиро, а в Тур он вновь уверенно завершил заезд, придя к финишу вторым. Даже Армстронг был под впечатлением: на подиуме в Париже он зашел настолько далеко, что предсказал победу Бассо в Тур де Франс 2006.

Преображение было завершено. Иван Бассо стал настоящим чемпионом, легендарным велосипедистом, чье имя останется в книгах рекордов на всю историю велоспорта. Как Рийс этого добился? Как он сумел взять хорошего велосипедиста и превратить его в по-настоящему великого? Ответил сам Бассо, сказав: все просто, он верил в своего подопечного.

Большинство людей осознают ценность таких инструментов, как гаечные ключи и отвертки: они помогают держать велосипеды в хорошем состоянии. Как и эти инструменты, большинство техник, о которых говорится в этой книге, легко понять и можно быстро применить. Другими же овладеть несколько сложнее. Одной из самых неуловимых является уверенность в себе. У Ивана Бассо всегда был талант; чего ему недоставало для того, чтобы полностью его реализовать, так это уверенности в себе. Без этой уверенности ему было суждено ездить, не раскрыв свой истинный потенциал.

Звучит неплохо, но как тебе развить уверенность в себе, особенно если у тебя мало опыта?

Первым ключом является сосредоточенность. Чтобы быть успешным велосипедистом, тебе нужно обозначить цели, будет ли это подготовка к сотенному заезду, большая гонка или просто возможность добраться до следующего холма. Сосредоточившись на этих целях, ты заложишь основание для уверенности в себе, потому что ничто не вселяет уверенности так, как знание того, что ты специально готовился и способен добиться своей цели.

Сосредоточенность можно описать как суженное внимание. Сосредоточенность — это концентрация. Она позволяет тебе нацелить свой взгляд и определить видение. Ты выбираешь далеко идущую цель (обычно это важное мероприятие или заезд) и посвящаешь себя подготовке к ней. Оставаясь сосредоточенным на цели — удерживая сильный образ мероприятия в своей голове, — проще совершать необходимую работу. Это будет давать тебе стимул выйти за дверь и совершать заезды (которые ты в ином случае мог бы захотеть пропустить), проезжать их, а по их завершении — увеличивать уверенность в себе.

Освобождение от лишнего

Краткосрочная сосредоточенность — это способность очистить свой разум от всего постороннего и сконцентрироваться на существующей цели. К примеру: работая над своей силой духа перед гонкой, которая пройдет через две недели, вместо того чтобы думать только о районном чемпионате, предстоящем через шесть. Или — думая о том, как закончить последние 8 километров сегодняшней 60-мильной тренировочной гонки, вместо того чтобы беспокоиться о 100-мильной, которая будет через два месяца.

Успешная краткосрочная сосредоточенность также означает, что в критические моменты ты думаешь только о езде на велосипеде. Многим занятым взрослым это может показаться

тяжелым указанием, но старайся помнить о том, что размышления о других обязанностях в твоей жизни, когда едешь на велосипеде, не заставят их исчезнуть. Представь, что ты едешь в составе группы в оживленном темпе, твое переднее колесо находится в паре сантиметров от заднего колеса впереди идущего велосипедиста. Каждый велосипедист должен держать общую скорость и ехать по прямой, иначе вся группа распадется. Сейчас не время думать о недавнем споре со своим супругом или о новом кризисе на работе. В самые напряженные моменты езды на велосипеде, как и в жизни, вероятность допустить ошибку возрастает, если ты не полностью сосредоточен. Ты можешь даже не заметить, что твой разум блуждает в критический момент. Во время нескольких следующих заездов внимательно следи за тем, в каком состоянии твой разум, как он ведет себя в различных ситуациях, и подумай, помеха ли это или помощь.

Исследования сравнили занимающихся спортом на выносливость, которые полностью сосредоточены, с теми, кто отстраняется от происходящего во время мероприятий. Велосипедисты, которые держат фокус на текущей цели, выступают лучше. Это называется ассоциация. Обратное явление — абстрагирование — менее продуктивно, потому что ты отстраняешься от цели, вместо того чтобы ей отдаться. В следующий раз, когда увидишь, как Лэнс Армстронг или Тайлер Хэмилтон взлетают на подъем, присмотрись к выражению на их лицах. Что ты видишь? Полную сосредоточенность. Ассоциацию.

Это не значит, что ты должен концентрироваться исключительно на езде на велосипеде каждую минуту каждого заезда. Вполне естественно, что твой разум иногда блуждает, и это даже полезно в некоторых условиях. Но конкретно во время тяжелых усилий и гонок полная концентрация является ключевым компонентом выступления.

Фактор улыбки

Если ты думаешь, что это значит, что нужно подходить к езде на велосипеде с мрачным лицом, подумай еще раз. На самом деле сосредоточенность во время езды в действительности может приносить больше удовольствия. Это связано с тем, что попросту сосредоточенность и появляющаяся, как следствие, уверенность в себе улучшают езду. Подумай о движении по узкому техничному спуску. Звучит сложно, не правда ли? Но чтобы спуститься, не поцеловавшись с деревом или грязью, тебе потребуется полная сосредоточенность. Сосредоточенность делает тебя быстрее. Сосредоточенность доставляет удовольствие.

Итак, вот что у тебя есть. Выносливость. Мощность. Скорость. Сосредоточенность. С этими четырьмя ингредиентами ты можешь намешать сильнодействующий коктейль велосипедного фитнеса, который поднимет твою езду на новые уровни.

12
Внешние факторы

Слишком часто обсуждения техник тренировки и теории удобно игнорируют один простой факт: даже на профессиональном уровне езда на велосипеде является всего лишь небольшой частью того, что ты делаешь ежедневно.

Даже если ты ездишь в среднем по 3 часа в день, 7 дней в неделю, это «всего лишь» 21 час на велосипеде из 168 часов в неделю.

Суть в том, что остальные 147 часов оказывают громадное влияние на твои тренировки и на их результаты. Это связано с тем, что твоя центральная нервная система способна выдержать ограниченный объем стресса. И не важно, в результате чего появляется этот стресс — из-за тяжелых тренировок или споров с твоей второй половинкой/начальником/детьми/родителями.

— Эмоции — это стресс, который может оказывать ощутимый эффект, — говорит Рик Кроуфорд, велосипедный тренер из Дуранго, штат Колорадо. — Стресс может идти от целого дня за рулем, езды на велосипеде или беспокойства о своем финансовом положении. Проблема в том, что вы не можете надеть измеритель мощности на ссору со своим супругом. Как ее измерить? На самом деле никак. Но нет никаких сомнений в том, что это оказывает влияние на спортсменов.

Кроуфорд использует удобную аналогию с колесом, в котором центральная нервная система (ЦНС) играет роль втулки, а спицами выступают разные грани жизни.

— ЦНС определяет все физическое и духовное состояние велосипедиста, эмоции, нервные ткани, сердце и душу спортсмена, — объясняет Кроуфорд.

Приглядись к случаю с Томом Дэниэлсоном. Четыре года назад Дэниэлсон был талантливым, но не побеждающим гонщиком на горном велосипеде из колледжа Форт-Льюис в Дуранго. Кроуфорд, тренер команды, проверил Дэниэлсона и понял, что у парня феноменальный талант. Но талант был похоронен под переполненной горой жизненного стресса.

— У меня был постоянный стресс, — вспоминает Дэниэлсон, который присоединился к команде канала Discovery Лэнса Армстронга в 2004 году. — Я был силен, но не мог нормально функционировать. Поначалу я не понимал до конца, как это влияет на мою езду. Я говорил: «Вы о чем? Я должен меньше тренироваться потому, что у меня проблемы с девушкой?» Но

знаете что? Благодаря этому все кардинально изменилось.

Это правда. Как только Дэниэлсон начал замечать жизненный стресс и учитывать его в своей тренировочной программе, его результаты взлетели до небес. Он выиграл национальное соревнование по маунтин-байкингу среди колледжей и начал карьеру шоссейного гонщика, которая, как многие считают, рано или поздно приведет его к победе на Тур де Франс.

Согласно Кроуфорду, ты не можешь разделить тренировки и жизненный стресс. Потому ему и нравится аналогия с колесом: как и в случае с настоящим велосипедным колесом, нужна всего одна сломанная спица, чтобы все вышло из строя. И что же это за спицы? Одной из них может быть стресс на работе, другой — семья, еще одной — беспокойство о финансовом положении. Назовем еще качество сна, диету и тренировки. И так далее. Практически все, о чем ты думаешь или что делаешь, может быть спицей, влияющей на целостность «колеса жизни».

Если ты думаешь, что об этом следует беспокоиться только профессиональным велосипедистам, подумай еще раз.

— Это особенно верно для велосипедистов-любителей, у которых есть семья и работа девять на пять, — говорит Кроуфорд. — У профессионалов есть роскошь жизни в вакууме, где тренировки и гонки являются приоритетом. Немногие из нас могут себе это позволить.

Так как же определить, является ли избыток молочной кислоты в твоих ногах результатом недостатка тренировок или избытка жизненного стресса? Хотя единого инструмента измерения и не существует, Кроуфорд разработал формулу, которая может помочь указать на причину. Она называется Баланс стресса, и вот как она работает.

Возьми блокнот и оцени свои физические, умственные и эмоциональные потери по шкале от 1 до 10 (10 будет высочайшим уровнем стресса). Например, возможно, ты простудился или восстанавливаешься после дня усиленных тренировок, что поднимет твою оценку физических потерь, скажем, до 9. Если на работе и дома все идет гладко, твои умственные потери невелики, оценка может быть относительно низкой, скажем, 3. А вот управиться с эмоциями тебе, больному, нелегко, ты чувствуешь, что тебе трудно собраться, чтобы сделать то, чему ты обычно рад, поэтому твоя эмоциональная отметка будет, скажем, 8. В общей сложности — 20, и это — твой Дебет.

Далее, подумай о многих факторах кредита, к которым Кроуфорд причисляет сон, отдых (что ты делаешь, когда не спишь) и терапию (все, что помогает тебе мириться с жизненным стрессом). Итак, ты хорошо выспался прошлой ночью, у тебя здесь

будет высокая оценка. И если твои физические запросы на этот день невысоки, ты вполне себе отдыхаешь — вот еще одна высокая оценка. Далее подумай об отдушинах для дебетовой части уравнения. Существуют ли они? Легко ли получить к ним доступ? Еще раз оцени доступность и эффективность этой «терапии». Совмести эти три числа, чтобы получить свой Кредит.

— Это то же самое, что сводить бухгалтерский баланс, — говорит Кроуфорд, который предлагает постоянно подсчитывать Баланс стресса так же, как ты разбираешься со своей домашней бухгалтерией. — Каждые три недели, — говорит Кроуфорд, — тебе следует обнулять свой Баланс стресса, по сути, делая себе поблажки. Это может занять неделю, а может — и две недели, — говорит Кроуфорд. — Но ты не поверишь, как сильно это все изменит.

Возможно, такую пилюлю трудно проглотить, потому что зачастую единственный стресс, который поддается коррекции в занятой жизни велосипедиста, это его тренировочный график. Но согласно Кроуфорду, мало тренированный гонщик со свежей ЦНС покажет себя лучше, чем плотно занимающийся велосипедист, чья ЦНС находится на грани коллапса.

— Чтобы воспользоваться преимуществами своего телосложения, тебе нужна ЦНС, которая может зажечь искру, — объясняет он. — Для большинства велосипедистов быть в хорошем расположении духа важнее, чем несколько процентов физической формы.

Еще одно преимущество — это долгожительство: наблюдая и корректируя свой уровень стресса, ты с намного меньшей вероятностью перегоришь после одного лишь или двух сезонов. Или, как говорит Кроуфорд: «девяносто восемь процентов на 10 лет — это лучше, чем 200 % на 1 год».

На длительном периоде следи за тем, что создает стресс в твоей жизни.

— Ты не поверишь в разоблачительную силу этой системы, — говорит Кроуфорд. — Она меняет жизнь. Неожиданно ты начинаешь ценить свою жизнь.

13
Оценка

Как тебе узнать, что твоя программа тренировок действует? Большинство велосипедистов полагаются на сочетание гоночных выступлений и ощущений во время езды, чтобы следить за эффективностью своих программ. И хотя это очень важные директивы, не менее важно использовать повторяющиеся проверки, особенно если у тебя мало соревнований и они сильно разделены по времени.

Существует множество способов это сделать. Лучшие спортсмены часто используют дорогое лабораторное оборудование, чтобы измерить сложные параметры телосложения, такие как уровень молочной кислоты и VO2max. У тебя, скорее всего, нет для этого возможностей. Нет и спонсоров, готовых поддерживать регулярные лабораторные исследования как часть твоей программы. Но это не значит, что ты не можешь точно измерить свой прогресс (или его отсутствие).

На самом деле испытания в полевых условиях реальной жизни имеют значительные преимущества перед неестественными лабораторными тестами. Одно из них состоит в том, что они бесплатны. Другое заключается в том, что их легко повторить, что позволяет тебе измерять свой прогресс регулярно. (Но не слишком часто: это требует больших трудозатрат, которые следует воспринимать как дни усиленных тренировок. Ты будешь повторять эти проверки каждые шесть недель в течение сезона.) И наконец, ты не совершаешь заезды и не участвуешь в соревнованиях в лаборатории, так что, какие бы параметры ты в них ни выявил, они не будут в точности такими же в ситуации, когда реальный мир движется у тебя под колесами.

Чтобы создать свой базовый тест, выбери участок дороги, который ты проезжаешь примерно за 10 минут в высоком темпе. Он не должен иметь какую-то определенную длину или занимать определенное время (10 — это приблизительная величина, ты можешь ехать на несколько минут больше или меньше), но у него должны быть определенные и легко заметные начальная и конечная точки. Он не должен находиться на бездорожье, потому что влияние погодных условий непосредственно на трассу (и, следовательно, на количество времени, которое уходит на прохождение теста) будет намного более сильным, чем на мощеную дорогу. Лучше всего подходят плоская или слегка холмистая местность. Также убедись, что выбрал участок дороги,

на котором нет знаков «стоп», светофоров и по которому ездит мало машин. Тебе нужно как можно меньше помех.

Когда ты выбрал подходящий кусок дороги, ты готов начинать. Убедись, что ты хорошо отдохнул, выпил воды и разогрелся, перед тем как приниматься за тест. Другими словами, подходи к основному тесту как к любому усиленному заезду или гонке. Ты потребуешь многого от своего тела; ты должен предоставить ему все возможности выложиться на максимум.

Также убедись, что у тебя есть все необходимое, чтобы отметить следующие показатели:

• время суток (постарайся, чтобы оно оставалось неизменным для всех тестов на протяжении сезона);

• продолжительность усилий (предполагается, что ты проезжаешь заранее установленную дистанцию);

• расстояние усилий (если ты едешь определенное время);

• средний пульс;

• средняя мощность (если у тебя есть измеритель мощности, разумеется);

• погодные условия;

• восприятие нагрузки (то, что ты чувствовал, несмотря на то что говорят цифры);

• другие факторы (это может быть все, что, как ты почувствовал, улучшило или ухудшило твои показатели).

Как только ты разогрелся хотя бы в течение 15 минут (включая несколько коротких, продолжительностью в одну-две минуты, усилия при высоких нагрузках, чтобы «разбудить» свое тело и разум), подъезжай к «линии старта» своего проверочного отрезка. Выбери передачу, которая позволяет тебе быстро достичь удобной, высокой каденции, и начинай прилагать усилия. Помни, что ты будешь очень усиленно ехать в течение приблизительно 10 минут, так что постарайся держать соответствующий темп. Соответственно, если ты не страдаешь, ты прилагаешь недостаточно усилий. Это должно быть больно, но — не настолько, чтобы ты не мог поддерживать это состояние всю дистанцию.

Это отличная возможность поэкспериментировать с разной каденцией. Как только ты привыкнешь к скорости, попробуй переключить передачу, поддерживая тот же уровень. Обрати внимание, как реагирует твое сердце. Если оно сбавляет удар-другой при определенной каденции, без смены темпа, ты нашел для себя немного бесплатной скорости. Цени это, потому что такое случается нечасто.

По окончании своего базового теста ты должен чувствовать так, будто не смог бы проехать эту дистанцию быстрее. Запиши

свои показатели и спокойно делай спиннинг в сторону дома, чтобы отдохнуть и компенсировать усилия. Если ты думаешь, что смог бы ехать сильнее, запомни это чувство и сохрани его для своего следующего теста.

14
Периодизация

За этим причудливым словом скрывается простая концепция: ни один атлет не может быть готов все время на 100 %. Это правда, немногие велосипедисты-любители могут поддерживать победную форму более трех-четырех недель за один раз, прежде чем их тело и разум не начнут слабеть под давлением стресса.

Неспособность принять эти реалии — это то, что тянет многих спортсменов в тупик перегорания. Думай о своем теле как о мощном автомобиле: если ты будешь постоянно держать обороты двигателя на красной линии, он долго не протянет. Но если ты будешь о нем заботиться, баловать его хорошим топливом и надлежащим отдыхом, он будет готов ехать на полную, когда тебе это понадобится.

Идея в таком случае состоит в том, чтобы разложить свой сезон, сосредоточившись на событиях, — будь то гонки, марафоны или благотворительные заезды, — которые имеют для тебя наибольшее значение. Тебе следует сделать это задолго до начала сезона, как только ты сможешь подтвердить расписание ключевых мероприятий. Январь не будет для этого слишком ранней порой. Даже если ты нацеливаешься только на одно мероприятие, которое будет ближе к концу сезона, у тебя образуется больше пространства для маневра. Но ты должен разработать свой план как минимум за 3 месяца до своего основного мероприятия.

Лучший способ сделать это — купить календарь и отметить на нем все события, в которых ты хочешь принять участие. Затем перелистай месяцы и прилепи звездочки или нарисуй галочки рядом с мероприятиями, которые имеют для тебя особое значение — те, которые ты хочешь завершить на пике формы. Теперь пройдись по своему календарю еще раз и обрати внимание, как эти даты соотносятся друг с другом.

Здесь все становится хитрее. Помни, ты не сможешь держаться на пике форме больше нескольких недель (если структурированные тренировки для тебя в новинку, то этот показатель, скорее всего, будет составлять 10 дней). Это плохие новости. А хорошие новости заключаются в том, что ты можешь достичь этого пика формы больше одного раза за сезон. На самом деле в зависимости от того, какова продолжительность твоего сезона и как долго ты стараешься поддерживать наилучшую форму, ты можешь выбрать до трех периодов в течение

велосипедного сезона. Это связано с тем, что восстановление после пика формы и подготовка к следующему занимает от 9 до 12 недель.

Еще раз взгляни на свои первоочередные мероприятия. Сколько их всего? Как далеко они расположены друг от друга? Чтобы достичь пика формы для каждого из них, между ними должен проходить достаточный промежуток времени, чтобы дать тебе возможность восстановиться после предыдущего пика формы и подготовиться к следующему. И наоборот, ты можешь также совместить два события и завершить оба в течение одного пика формы. Суть в том, что ты просто не можешь ожидать, что будешь на 100 % готов к каждому мероприятию в своем календаре. На самом деле, чтобы быть готовым на 100 % к любому из них, означает находиться на уровне значительно меньшем, чем 100 %, во время большинства из них (если только ты не выбрал всего две или три даты).

Предположим, у тебя четыре важных мероприятия в календаре. Даты приходятся на 3 июня, 24 июня, 1 сентября и 8 сентября. Сразу же перед тобой встает тяжелый выбор, потому что мероприятия в июне находятся слишком далеко друг от друга, чтобы поддерживать пик, и недостаточно далеко, чтобы готовиться к ним по отдельности. Лучше всего будет сосредоточиться на 24 июня, которое позволит тебе использовать 3 июня как «практику». Высочайшие профессионалы давно используют соревнования как «практику»: доминирующим выступлениям Лэнса Армстронга на Тур де Франс предшествовали не такие впечатляющие заезды на этапных гонках меньшего калибра. По ряду причин это идеальная схема действий, если ты можешь эмоционально отстраниться от своего выступления в первом мероприятии.

Ключом к тому, чтобы сделать так, чтобы заезды для «практики» приносили пользу, является способность эмоционально отстраниться от своего выступления. Если ты показал себя плохо, тебе следует помнить: ты приехал сюда не за славой. Ты приехал, чтобы отточить свои гоночные стратегии и навыки, и это можно сделать вне зависимости от того, на каком месте ты пришел к финишу. Или пришел ли ты к финишу вообще.

Сентябрьские события, с другой стороны, расположены друг к другу достаточно близко, чтобы уместить их в один пик. При внимательном отношении к тренировкам (и этой книге!) ты доберешься до сентября на высоком уровне формы и штурмом возьмешь эти заезды с большей мощностью и скоростью, чем ты мог себе вообразить.

Снова возьмись за календарь, и отсчитай назад 12 недель,

которые должны — кроме шуток — привести тебя к 1 апреля. Поставь большой красный крест, галочку или смайлик на 1 марта. Зачем? Потому что именно в этот день твои тренировки должны приобрести серьезный характер. (Держи в уме слово «начаться». Это важно, потому что отрезок времени в 3 месяца подразумевает, что у тебя на этот момент уже есть базовая форма. Если у тебя есть только прослойка от съеденных за зиму отбивных, тебе понадобится больше времени. Но если ты настроен настолько серьезно, что дочитал до этого места, то можно с уверенностью предположить, что ты сохранял хотя бы какую-то активность в холодные месяцы.)

Базовый период

Это не значит, что, как только наступит 1 марта, ты наляжешь на педали, как никогда раньше. На самом деле тебе вместо этого будет лучше упражняться сдержанно и сосредоточить свою энергию для тренировок на более длительных, простых заездах. Это называется базовым периодом, и именно во время этого периода ты начнешь работать над самыми основными компонентами велосипедного фитнеса: выносливостью, силой и скоростью.

Также во время этого периода ты действительно улучшишь свою способность переносить усиленные тренировки, просто медленно двигаясь. Звучит как ловкий трюк, да? Ну, на самом деле это не трюк; это физиологический факт, что езда со слабой нагрузкой стимулирует развитие переносящих кислород капилляров в твоих мышцах. А когда жребий брошен, твоим мышцам нужен кислород. Много кислорода. Кислород как реактивное топливо, как турбозаряд, как… Ты уловил суть. И чем больше существует его источников (капилляров), тем больше ты можешь дать его своим мышцам. Но помни: эти капилляры появляются только в результате езды с малыми нагрузками. Именно поэтому тебе нужно думать об этом периоде как о вложениях в свое велосипедное будущее. Чем больше ты вложишься сейчас, тем больше пожнешь потом.

На самом деле тебе следует потратить первые 6–8 недель специфических велосипедных тренировок на низких нагрузках (от 65 до 80 % твоего пульса анаэробного порога, ПАП). Это называется «базовая тренировка», потому что именно на этом строится каждый успешный велосипедный сезон. Если тебя немного подначивает заниматься усерднее, хорошо. Можешь приберечь этот энтузиазм на потом. А пока помни, что твои цели носят долгосрочный характер и что, чем медленнее ты

продвигаешься сейчас, тем быстрее будешь развиваться потом. (В это время года лучше избегать групповых заездов, которые могут быстро превратиться в импровизированные гонки, вне зависимости от того, какие обещания были даны во время отправления.)

Во время этого периода в 6–8 недель медленно наращивай продолжительность и частоту своих заездов, стараясь не превосходить результаты прошлой недели больше, чем на 10 % (выраженные во времени, а не в километрах). К примеру, если во время первой недели твои тренировки принесли шесть часов езды на велосипеде (с длительным заездом на 90 минут), твоя вторая неделя тренировок должна насчитывать в общей сложности не более шести с половиной часов (с длительным заездом примерно на час сорок). Построй свою третью неделю (семь часов с четвертью, длительный заезд на час пятьдесят) на основе второй, но в четвертую неделю сбавь обороты, проехав только две трети от общего результата первой недели (четыре часа). Пятую неделю (восемь часов, длительный заезд всего лишь примерно на два часа) выстрой на основе часов третьей недели и продолжай увеличивать объемы в шестую и седьмую недели. На восьмой неделе вернись к тренировочной нагрузке первой недели.

С девятой недели ты можешь начинать увеличивать темп, включив интервалы мышечной выносливости (МВ) с низкой нагрузкой в свое расписание. Интервалы МВ не строятся на полной выкладке: вместо этого они устроены таким образом, чтобы подготовить твое тело к действительно тяжелым тренировкам, которые ждут тебя в будущем. И все же они будут намного более трудными, чем все, что ты делал до этого момента. Но если ты такой же, как большинство амбициозных велосипедистов, увеличение темпа принесет облегчение после стольких недель езды с низкой нагрузкой.

Ты начнешь с двух интервалов МВ в неделю. Можешь делать их в любой день, если при этом ты отделяешь их друг от друга по времени как можно сильнее. Другими словами, лучше всего используй для этого среду и воскресенье, или четверг и понедельник, или те дни, которые удобно сочетаются с твоим графиком.

В свой первый сезон бери интервалы в 20 минут общего времени, разделив их на интервалы по 4–5 минут. Восстановление между интервалами должно составлять довольно короткий промежуток времени, приблизительно 25 % времени интервала. Другими словами, за четырехминутным интервалом МВ должна следовать одна минута легкого спиннинга, прежде чем ты начнешь прилагать новые усилия. Эти краткие периоды

восстановления учат твое тело быстро восстанавливаться, что поможет тебе выдержать частое ускорение гонок. К каждому последующему интервалу добавляй по минуте, пока они не достигнут 10–12 минут каждый.

Один ключевой момент: числа, описанные выше, служат только как указания.

Не превышай их и не чувствуй, что ты жульничаешь, если тебе нужно завершить занятие раньше. Существует одно малоизвестное правило, которое поможет тебе выжать максимум из своих тренировок: всегда езжай в сторону дома с чувством, будто ты мог бы сделать еще один интервал. Слишком многие спортсмены ездят до полного изнеможения, отправляясь домой только тогда, когда вынуждены, потому что их язык начинает наматываться на спицы переднего колеса. Уменьшив свои тренировочные интервалы до уровня немного ниже, чем полный физический коллапс, ты будешь способен восстановиться намного быстрее. А это означает, что ты быстро вернешься к качественным тренировкам.

Как уже упоминалось, нагрузка этих интервалов МВ относительно низка.

— Большинство гонщиков хотят все слишком усложнить, — говорит Джо Фриэл, один из лучших тренеров и автор библии велосипедиста *Cyclist's Training Bible.* — Вам следует едва касаться критической зоны, никогда не выкладываясь до предела.

Это означает, что тебе следует стремиться к пульсу, который на 1–3 удара ниже твоего анаэробного порога. Наконец, чтобы развить силу, тебе следует выполнять эти интервалы на передаче, которая вынуждает тебя поддерживать каденцию на уровне приблизительно на 10 % ниже нормальной. Другими словами, если твоя каденция обычно достигает 90 об/мин, выбери передачу, при которой у тебя будет 80 об/мин.

Если ты никогда раньше не делал интервалы, поздравляю. Ты только что завершил вступительный ритуал, который превращает тебя из развлекающегося в серьезного велосипедиста. Продолжай в том же духе, и тебя ждут великие совершения.

После трех недель интервалов МВ снова запланируй легкую, восстановительную неделю. Это может быть трудно, потому что ты, вероятно, начнешь замечать значительные изменения формы и силы. Но это важно, потому что вскоре все станет значительно сложнее.

Поддаем жару

Если ты все правильно спланировал, то до первого важного

мероприятия тебе осталось от 10 до 12 недель. Пора приступать к тренировкам с высокой нагрузкой, которые дадут тебе нужный старт с формой, необходимой для того, чтобы быть конкурентоспособным.

Даже с солидной базой из низких нагрузок и заездов на МВ в твоих ногах критически важно начинать тренировки с высокой нагрузкой медленно и продуманно. Помни, никогда тренировки с высокой нагрузкой не должны отнимать больше 20 % общего времени езды. На самом деле, когда ты только начинаешь, этот показатель должен быть намного ниже (возможно, вдвое).

Следующий шаг — это введение интервалов с высокой нагрузкой на анаэробную выносливость (АВ). Интервалы АВ выполняются на уровне немного выше твоего анаэробного порога. Эти усилия выведут твою форму на предельный уровень, увеличив твою способность работать на самом АП и выше, а также подняв твой АП.

Интервалы АВ короче, чем МВ, по одной простой причине: они труднее. Если интервалы МВ происходят немного ниже твоего анаэробного порога, твои усилия на АВ будут на 3–10 ударов выше твоего АП. И это, друзья, — зона боли.

ПРИМЕР БАЗОВОЙ НЕДЕЛИ

Понедельник	Отсутствие занятий или короткая, легкая езда ниже 80% ПАП	
	Общая продолжительность	60 минут
	Нагрузка	Низкая
Вторник	Базовый заезд	
	Общая продолжительность	60–120 минут
	Нагрузка	От низкой до средней (ниже 88% ПАП)
Среда	Тренировка МВ, которая описана на предыдущих страницах (только после 8 недель базовых тренировок; иначе – базовый заезд)	
	Общая продолжительность	60–90 минут
	Нагрузка	От средней до очень высокой
Четверг	Базовый заезд	
	Общая продолжительность	60–120 минут
	Нагрузка	От низкой до средней
Пятница	Отсутствие занятий	
Суббота	Базовый заезд	
	Общая продолжительность	90–180 минут
	Нагрузка	От низкой до средней
Воскресенье	Тренировка МВ или базовый заезд	
	Общая продолжительность	60–90 минут
	Нагрузка	От средней до очень высокой
Общее количество часов		**6,5–11**

К счастью, тебе не нужно тратить на них много времени. Твой первый набор интервалов АВ должен состоять из пяти трехминутных усилий, общей продолжительностью 15 минут времени интервала. Время на восстановление после них более великодушно: тебе нужно 3 минуты делать легкий спиннинг на каждый интервал для соотношения восстановления 1:1. Повторим: ты будешь выполнять эту тренировку по два раза каждую неделю, и каждый раз ты должен увеличивать длину своих интервалов на 30 секунд (и увеличивай время на восстановление, чтобы поддерживать соотношение 1:1).

Ты должен сделать два трехнедельных блока тренировок АВ,

разделенных между собой неделей восстановления с легким спиннингом при нагрузках базового уровня. К концу этого периода увидишь заметные улучшения в своей способности переносить и поддерживать высокие нагрузки. В вольном переводе это означает: ты будешь обходить партнеров по езде, которые всего пару недель назад оставляли тебя позади.

Слово предупреждения: с таким видом езды при высоких нагрузках ты ходишь по очень тонкому льду в плане избыточных тренировок. Очень внимательно следи за симптомами избыточных тренировок, такими как увеличение пульса в состоянии покоя, ухудшение аппетита, спад общего настроения и мотивации, а также увеличение количества травм и инфекций. Любой из вышеперечисленных факторов является оправданием для отмены интервальной тренировки или для того, чтобы без всякого чувства вины взять пару дней полного отдыха.

Период пика

Если ты взглянешь на свою тренировочную программу как на пирамиду (что на самом деле является прекрасной аналогией), то ты уже находишься всего в паре шагов от ее вершины. Фундамент заложен, несущие стены возведены; теперь пора добавить острый, как игла, конус на вершину.

«Пик» означает состояние стопроцентной готовности. Когда ты находишься на пике, ты едешь быстрее, чем когда-либо мечтал, и зачастую едва ли чувствуешь, что тратишь силы. Во время пика все элементы складываются в общую картинку. Это чувство не похоже ни на какое другое, и оно является одной из главных причин, почему велосипедисты заставляют себя не заниматься десятки дней.

Осталось всего несколько недель до твоего важного мероприятия. Тренировка, которую ты завершишь за следующие несколько недель, будет сложнее, чем все, что ты когда-либо делал верхом на велосипеде. К счастью, это будет продолжаться недолго. Усилия, которые ты приложишь, чтобы достичь пика, будут экстремальными, но короткими. Более того: когда ты начнешь совершать эти усилия, твой общий объем тренировок даже сократится.

Эти периоды в 2–4 недели строятся на интервалах мощности, представляющие собой 15–30-секундные усилия, которые, как деликатно выражается Фриэл, «заставляют чувствовать себя так, будто тебя сейчас вырвет». К счастью, ты будешь максимально восстанавливаться после каждого подхода — как минимум в пять раз дольше продолжительности интервала, хотя можно и больше.

Однако награда соответствует боли: именно эти интервалы разовьют мощность, которая тебе понадобится, чтобы справиться с внезапными нападениями и даже реализовать несколько своих собственных!

Начни с коротких подходов примерно по 15 секунд, с общей продолжительностью интервала в 6 минут за время тренировки. Сделай подсчеты, и ты получишь 24 интервала, которые могут показаться ошибкой печати, пока ты не примешь во внимание то, насколько эти подходы коротки. Добавляй по несколько секунд к каждому интервалу каждую последующую тренировку, пока общая продолжительность не составит 10 минут. В это же время медленно снижай свой общий объем тренировок. Лучший способ — это уменьшить продолжительность своих легких заездов (так как ты добавляешь время к интервалам в свои тяжелые дни, ты не сможешь укоротить их). Не волнуйся о том, что можешь потерять форму. На самом деле ожидай обратного эффекта: твои тело и разум будут наслаждаться дополнительным отдыхом и отреагируют работой на таких высотах, которых они раньше не достигали.

ПРИМЕР НЕДЕЛИ РАЗВИТИЯ

Понедельник	Отсутствие занятий или легкая езда ниже 80% ПАП	
	Общая продолжительность:	60 минут
	Нагрузка:	низкая
Вторник	Базовый заезд	
	Общая продолжительность:	60–120 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней (ниже 88% ПАП)
Среда	Тренировка АВ, которая описана на предыдущих страницах	
	Общая продолжительность:	60–90 минут
	Нагрузка:	высокая
Четверг	Базовый заезд	
	Общая продолжительность:	60–120 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней
Пятница	Отсутствие занятий	
Суббота	Базовый заезд	
	Общая продолжительность:	90–180 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней
Воскресенье	Тренировка АВ или базовый заезд	
	Общая продолжительность:	60–90 минут
	Нагрузка:	высокая
Общее количество часов:		**6,5–11**

Повторим: используй подход «меньше-значит-больше» к такому виду интервальной работы. Думай об интервалах мощности, как о текиле: приятно в умеренных объемах, но вызывает кучу проблем, если переборщить. Нельзя быть слишком осторожным с таким видом работ с высокими нагрузками. Если ты следовал программе и у тебя нет каких-либо сложных жизненных ситуаций, ты должен процветать с тщательно выверенными тренировочными интервалами на выносливость. Но если что-то будет идти не так, ты скатишься в глубокую яму избыточных тренировок. К этому моменту, когда до твоего важного мероприятия остается всего несколько недель (или

меньше), ты не можешь себе этого позволить.

Недели восстановления

Если бы мы перечисляли эти тренировки в порядке значимости, этот раздел шел бы первым. Потому что без соответствующего восстановления ты придешь в никуда. И быстро.

И все же неделя восстановления — не то же самое, что неделя без занятий. Это неделя езды, тщательно сконструированная таким образом, чтобы дать возможность твоему телу и разуму сбросить усталость и заново подготовиться к грядущим тренировкам. Ты все равно проведешь одну тяжелую тренировку посреди недели, но тебе следует прилагать лишь примерно половину от усилий обычных. Остаток недели должен состоять из заездов с нагрузками от низкой до средней, продолжительностью приблизительно 60 % от нормальной. Такой график должен давать возможность соответствующе восстановиться, поддерживая «жизнь» в твоих системах и позволяя быть готовым к более трудным тренировкам.

Если после полной недели сокращенного объема и нагрузки ты не рвешься в бой или чувствуешь симптомы избыточных тренировок, продолжай программу восстановления, пока это не изменится. Мы уже об этом говорили, но не помешает повторить: никогда не позволяй своему запланированному графику тренировок становиться важнее твоего физического и психологического состояния. Всегда-всегда давай себе возможность взять перерыв, если того требуют твое тело и мозг.

Умный график

Джо Фриэл понимает трудности с графиком, возникающие у велосипедистов-любителей, которые не в силах выгадать на тренировки значительную часть времени в рабочий день. Поэтому он часто предлагает альтернативу семидневному тренировочному расписанию.

— Иногда я составляю график, который предполагает 9 дней работы и 5 дней перерыва, — объясняет Фриэл. — Это позволяет велосипедистам завершить свой период восстановления во время рабочей недели и совершать усиленные тренировки на выходных до и после.

Разумеется, пять дней — это меньше семи, поэтому, если ты планируешь колдовать со своим тренировочным графиком подобным образом, чрезвычайно важно внимательно следить за

своими показателями, чтобы убедиться, что ты получаешь достаточно отдыха. Суть в том, что ты не совершаешь никакого кощунства, так разбивая свой тренировочный график, чтобы он вписывался в твой стиль жизни. Большинство тренировочных графиков строятся вокруг семидневной недели просто из соображений удобства, а не потому, что в семи днях есть что-то волшебное. Присмотрись получше к своему расписанию и привычкам и не бойся подстраивать свои тренировки в соответствии с тем, что ты обнаружишь.

Переходим к уточнениям

Успех в такой (или любой другой) программе требует уточнений. Это значит, что ты должен привязывать твои тренировки к важным для тебя мероприятиям. К примеру, если твоим главным мероприятием является гонка на горном велосипеде по пересеченной местности, тебе следует выполнять интервальные тренировки на коротких подъемах. Если это — индивидуальная гонка с раздельным стартом по дороге настолько плоской, что ей позавидуют блинчики, перекидывай ноги через свой велосипед и отправляйся на шоссе. Шоссейная гонка? Ориентируйся на место ее проведения в своих тренировках.

ПРИМЕР НЕДЕЛИ С ИНТЕРВАЛАМИ МОЩНОСТИ

Понедельник	Отсутствие занятий	
Вторник	базовая езда	
	Общая продолжительность:	60 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней (ниже 88% ПАП)
Среда	Интервальная тренировка мощности	
	Общая продолжительность:	60 минут
	Нагрузка:	Очень высокая
Четверг	Базовая езда	
	Общая продолжительность:	60–90 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней
Пятница	Отсутствие занятий	
Суббота	Базовый заезд	
	Общая продолжительность:	60–90 минут
	Нагрузка:	от низкой до средней
Воскресенье	Интервальная тренировка мощности	
	Общая продолжительность:	60 минут
	Нагрузка:	очень высокая
Общее количество часов:		**5–6**

Разумеется, это не всегда выполнимо, и если у тебя как раз такой случай, не переживай. Эти тренировки можно выполнять на шоссе и на бездорожье (хотя частая смена местности, свойственная маунтин-байкингу, накладывает определенные трудности на структурирование работы с интервалами), на горках или на плоской дороге. Даже если ты живешь в Канзасе, ты можешь тренироваться для гонки по холмам, делая подходы со встречным ветром, на эстакадах или даже на многоэтажных парковках. Подойди к вопросу творчески и получай удовольствие.

15
Особая группа: горные велосипедисты

По мере эволюции маунтин-байкинга как вида спорта спортсменов элитного уровня все чаще стало можно увидеть тренирующимися на дорогах. Почему?

— Маунтин-байкинг много требует от организма, — говорит Тодд Уэллс, который показал лучший результат среди велосипедистов США в соревнованиях по маунтин-байкингу на Олимпиаде 2004 года. — Ты можешь совершить часовой заезд и сильно побиться, или выехать на дорогу на час и чувствовать, как будто ты ничего не сделал.

Уэллс говорит не об относительных достоинствах дисциплин в деле влияния на сердечно-сосудистую систему; он говорит о каре, которую таит в себе неровная местность, являющаяся неотъемлемой частью маунтин-байкинга.

— Когда мышцы твоего торса пытаются восстановиться после заезда на горном велосипеде по неровной местности, замедляется общий восстановительный процесс, — говорит Уэллс. — Ты просто не можешь тренироваться так усердно.

И все же это не значит, что ты можешь просто воздерживаться от тренировок по бездорожью до дня гонки. Если ты будешь так поступать, твои технические навыки зачахнут и ты выбьешься из ритма в день соревнований — вне зависимости от того, в насколько хорошей форме ты находился. Именно поэтому Уэллс все еще проводит до 50 % еженедельных тренировок на своем горном велосипеде. Но, как он предупреждает: «тропинки вокруг моего дома в Дуранго очень гладкие. Я могу ездить по ним и практически не биться».

Уэллс признает, что, даже если тренировки на его горном велосипеде вредили бы его показателям, он бы, скорее всего, все равно их делал.

— Я обожаю ездить на своем горном велосипеде. Именно поэтому в первую очередь я и пошел в спорт. Я не могу просто прекратить этим заниматься. Иногда для меня важнее выйти и проехаться так, как я хочу, а не так, как, возможно, было бы немного лучше с точки зрения тренировки.

У Уэллса есть еще одно послание для нетерпеливых любителей горных велосипедов: отдыхайте. Во время сезона, когда он соревнуется каждые выходные (и иногда дважды за выходные), Уэллс часто отказывался ото всех усиленных тренировок в течение недели.

— Все на самом деле зависит от того, как часто ты принимаешь участие в гонках, — говорит Уэллс. — Но даже если ты соревнуешься один раз за выходные или примерно так же часто, ты удивишься тому, сколько тебе необходимо восстанавливаться. Гонки на горных велосипедах похожи на двухчасовые гонки с раздельным стартом. Да, они короче большинства шоссейных гонок, но требуют они намного большего. Я считаю, что большинство гонщиков в маунтин-байкинге — и настоящие профессионалы, и новички — совершают слишком много усиленных заездов в неделю.

Еще одним фактором его успеха является ежегодный перерыв посреди сезона, во время которого олимпийцы ставят свои велосипеды в гараж и оставляют их собирать пыль на две недели.

— Я просто иду играть в гольф и пить пиво, — признается Уэллс. — А когда я возвращаюсь после своего перерыва, то всегда езжу быстрее, чем раньше.

16
Ловушка пульса

В этой (и других) книге о тренировках ты увидишь много отсылок к пульсу. Это связано с тем, что пульс — самый простой способ определить нагрузку.

Но как мы упоминали раньше, существует множество факторов, которые могут повлиять на твой пульс и дать тебе ложные представления о нагрузке. Некоторые из этих факторов обойти невозможно. Однако изучив их и узнав, что они из себя представляют, ты можешь лучше понять свое тело и то, как оно реагирует на усилия и другие факторы. На самом деле, как только ты начнешь следить за своим пульсом, ты сможешь использовать его как ранний предупредительный сигнал, который поможет тебе предотвратить болезнь или избыток тренировок.

Первый шаг прост: надевай свой пульсометр на каждый заезд. Довольно интересно, что многие сезонные профессионалы не надевают пульсометры на каждый заезд. Но они так поступают потому, что вошли в такую гармонию с реакциями своего тела на усилия, что могут эффективно тренироваться при помощи «чутья». И тебе нужно дать свободу собственному «чутью» (некоторые называют это «воспринимаемой нагрузкой»), чтобы направлять свои тренировки, но на ранних стадиях твоей карьеры соревнующегося велосипедиста хорошо иметь лишний показатель, так что чем больше ты следишь за пульсом, тем больше проводишь параллелей между ним и внешними факторами.

Что же это за факторы? Ну, одним из самых распространенных является кофеин. Мы все знакомы с чувством пота на руках и волнения в желудке, которое появляется, когда выпиваешь слишком много кофе (черт, некоторые из нас даже именно ради этих чувств его и пьют). Это связано с тем, что кофеин стимулирует центральную нервную систему, что приводит к увеличению пульса и в активном, и в спокойном состоянии. Кофеин вдвойне дурно влияет на пульс потому, что он также является мочегонным; а ведь еще одной причиной колебаний пульса является обезвоживание. Значит ли это, что тебе следует отказаться от кофе и других продуктов (подумай о шоколаде), которые содержат кофеин? Разумеется, нет. Но как и любой наркотик (да, кофеин — это наркотик), он может быть опасен и вреден твоему здоровью, если им злоупотреблять. Но если ты выпиваешь не больше одной — трех чашек в день, с тобой

все будет в порядке.

Разумеется, тренировки могут и понизить твой пульс. Ведь твое сердце является мышцей, и, как и любая мышца, оно растет и становится более мощным в ходе тренировок. По мере улучшения своей формы ты будешь замечать уменьшение пульса в состоянии покоя (твой пульс сразу после пробуждения, перед тем как ты встал с кровати) и пульса, который необходим для поддержания заданной нагрузки. Эти уменьшения являются очень хорошим знаком: твои тренировки приносят желаемый результат.

Если, с другой стороны, твой пульс в спокойном состоянии увеличился (тебе следует завести привычку проверять и записывать его каждое утро), ты должен заподозрить некоторые возможные причины. Во-первых, ты можешь быть на грани избыточных тренировок, во-вторых, ты можешь вскоре заболеть. В любом случае лекарство одно: прекрати заниматься, пока твой пульс в спокойном состоянии не вернется в норму.

Другие факторы, которые могут повлиять на пульс, включают лекарства (если ты принимаешь какие-либо лекарства, проконсультируйся со своим врачом, перед тем как погрузиться в режим упражнений), увеличение высоты над уровнем моря, жаркую погоду и жизненный стресс.

Из-за всех этих причин использование пульса для оценки тренировок может ввести в опасное заблуждение. В то же время, когда ты становишься близко знаком с реакциями своего пульса и на тренировки, и на различные внешние факторы, ты можешь использовать отклонения в пульсе, чтобы лучше понять, что происходит в твоем теле и жизни. Например, большинство спортсменов обнаруживают, что когда они находятся в форме и хорошо отдохнули, они могут быстро поднять свой пульс до высокого уровня без особых трудов. Но когда тяжелые усилия не могут вызвать привычную реакцию пульса, это часто является сигналом надвигающейся болезни или избыточных тренировок. Разумеется, реакция разных людей на эти факторы немного различается, поэтому важно следить за своим пульсом и воспринимаемой нагрузкой, пока ты полностью не поймешь, как они связаны.

17
Восстановление

Целая глава посвящена восстановлению? Эта книга должна рассказывать о велосипедных тренировках. Какое отношение к этому имеет восстановление? Ну, слушай:

— Возможно, самым важным фактором в развитии велосипедиста является его (или ее) способность к правильному восстановлению, — говорит Рик Кроуфорд, велосипедный тренер из Дуранго, штат Колорадо. — И это, похоже, самый недооцененный фактор.

Вот тебе и ответ.

Основная проблема состоит вот в чем: езда на велосипеде — это тяжелый спорт, и конкурентоспособные велосипедисты — люди жесткие, привыкшие к боли и страданиям. На самом деле в первую очередь именно поэтому многих и привлекает спорт. Это все, конечно, хорошо, но все страдания мира не сделают тебя лучшим велосипедистом, если ты не позволишь себе правильно восстанавливаться. Помни: когда ты тренируешься, ты на самом деле разрушаешь мышечные ткани. Именно во время периода восстановления, когда они регенерируют, они становятся сильнее, чем прежде.

Для убежденного велосипедиста восстановление должно затрагивать все, что он делает, когда не сидит на велосипеде. Оно должно указывать, как и когда он ест, спит и расслабляется. У велосипедистов есть одна старая поговорка, которая гласит: никогда не беги, если можешь идти, никогда не иди, если можешь стоять, никогда не стой, если можешь сидеть, и никогда не сиди, если можешь прилечь. Это помогает объяснить, почему профессиональные велосипедисты мало чем занимаются помимо тренировок, еды и сна. Сон в дневное время и массаж являются правилом, а не исключением, а во время пика тренировок и гонок домашние обязанности остаются на совести понимающего супруга или нанятого помощника.

Звучит неплохо, да? Но для многих из нас такой образ жизни, в котором велосипед стоит во главе угла, так же реален, как путешествие на выходных на Марс. И все же ты можешь многое сделать, чтобы улучшить восстановление, даже находясь в рамках занятой жизни за пределами езды.

Для начала подумай, что ты можешь делать на велосипеде, чтобы повлиять на восстановление. Самое важное — это потреблять соответствующее количество углеводов, чтобы не

закапывать себя глубже в яме. Это означает, что тебе нужно наполнять свою бутылку спортивными напитками на каждый заезд длительнее 60 минут и набивать карманы своего джерси закусками и энергетическими гелями. Стремись к 300 калориям в час из источника, в котором соотношение углеводов к белкам составляет приблизительно 1:4, это идеальное соотношение для поддержания запасов гликогена и питания мышц. После длительных заездов (более 90 минут) восстанавливай свои запасы гликогена в течение 30 минут закусками, богатыми углеводами (или полноценными приемами пищи, если пора есть).

Еще одна хитрость восстановления на велосипеде — правильная разрядка в конце заезда. Она должна состоять из 20 минут легкого спиннинга педалями при высокой (от 100 до 110) каденции, это помогает вывести молочную кислоту из твоих мышц. Если это возможно, после особенно усиленных тренировочных дней или гонок стоит потратить от 15 до 30 минут на спиннинг вечером. Лучше всего делать это на домашнем тренажере — и потому, что это экономит время, и потому, что так легче следить за своими усилиями.

Дневной сон. Когда есть возможность вырвать время на сон, делай это, даже если это всего лишь 20 минут. Сон имеет критическое значение для производства гормонов роста, которые являются значительным фактором развития силы и телосложения (именно поэтому некоторые спортсмены прибегают к нелегальному допингу и гормонами роста).

Массаж. Не можешь позволить себе регулярный массаж в салоне? Тогда делай массаж себе сам, поднимая ноги и перемещая их вниз так, чтобы работали икры, подколенные сухожилия, квадрицепсы. Даже несколько минут в день могут дать значительные изменения. А если можешь себе позволить, обязательно ходи на профессиональный массаж, даже если ты будешь это делать всего несколько раз за сезон. Постарайся так разместить эти визиты в своем графике, чтобы они приходились на дни после усиленных тренировок или гонок.

Много пей. Держи бутылку с водой на своем столе и в машине и часто делай из нее глоток. Следи за своей мочой: если она непрозрачная или бледно-желтая, пей больше.

Избегай алкоголя. Бокал вина за ужином никак тебе не повредит (а может, даже и поможет — красное вино богато антиоксидантами), а вот прием алкоголя до состояния опьянения — да, повредит точно. Прибереги выпивку для межсезонья.

Правильно питайся. Но ты это и так знаешь, верно?

Борись со стрессом. Не давай жизненному стрессу накапливаться и расти. Когда появится стресс (а он неизбежно

появится), используй свои навыки решения проблем, чтобы ему противостоять, и двигайся дальше. Если не решать напряженные ситуации и жить со стрессом, это убивает восстановление и имеет сильное негативное влияние на твои тренировки.

Часть III
Межсезонье

Один журналист как-то спросил Лэнса Армстронга: когда он начинает готовиться к Тур де Франс? Его ответ? На следующий день после окончания предыдущего Тура. Разумеется, это преувеличение (даже Лэнс празднует), но это демонстрирует важность тренировочной истины: «межсезонье» является ключевой частью твоей программы тренировок.

Если предположить, что ты не нацелился на победу в Тур де Франс (ладно, может, и нацелился), то даже в этом случае ты можешь кое-что вынести для себя из чемпионского подхода. Суть в том, чтобы правильно сбалансировать свою физическую и умственную регенерацию после предыдущего сезона с физической и умственной подготовкой, необходимой для грядущего сезона. Это — хитрое сочетание, притом настолько, что даже лучшие велосипедисты над ним борются.

Многое из того, как ты подходишь к межсезонью, зависит от того, как ты себя чувствуешь в его начале. Это довольно просто определить: ты все еще жаждешь тренировок и гонок? Или тебе приходится тыкать себя в зад острой палкой просто для того, чтобы выйти за дверь и сесть на велосипед? В любом случае ты должен отдохнуть от велосипеда какое-то время. Но если у тебя второй случай, тебе нужно отходить довольно долго.

Многие серьезные велосипедисты начинают межсезонье с полного перерыва в езде на велосипеде. Это хорошо, даже если у тебя все еще есть физический и умственный стимул ездить. Помни, это всего лишь дело нескольких недель, до того как ты начнешь серьезные межсезонные тренировки. Если ты не сделаешь перерыв сейчас, впоследствии можешь сильно об этом пожалеть. А пропуск времени для тренировок потом может отрицательно сказаться на твоих показателях в следующем году.

И все же если ты до сих пор весь горишь, возможно, тебе следует отложить твой перерыв, чтобы воспользоваться своей формой и мотивацией. Подумай о том, чтобы принять участие в велокроссах. Велокросс и его безумное сочетание езды, бега и преодоления препятствий является отличным способом отточить свои навыки управления велосипедом и улучшить свою форму. Это короткие гонки, от 30 до 60 минут, поэтому тебе не нужно огромное количество выносливости, чтобы принимать в них участие. Все что тебе нужно — это велосипед для кросса (горный велосипед тоже подойдет) и очень много сообразительности.

Многие профессиональные дорожные и горные велогонщики проводят октябрь, ноябрь и декабрь, наворачивая круги на велокроссах.

Если тебя все раздражает, не переживай: ты не одинок. И не поддавайся стрессу: до следующего сезона еще много, много месяцев. Несколько недель без велосипеда только пойдут тебе на пользу. Если хочешь заняться каким-то другим активным занятием — вперед, но с одним условием: не принимайся за другое дело с опрометчивым пренебрежением, иначе ты вскоре можешь получить травму. В особенности это верно для видов спорта с опорой на ноги, таких, например, как бег, который стоил многим тренирующимся велосипедистам воспаленных сухожилий и связок. Сейчас подходящее время для того, чтобы сходить с семьей в поход, поиграть в футбол с детьми и просто подурачиться. Если тебе не хочется ничего делать, это тоже нормально. Главное — сделать перерыв в езде на велосипеде и заняться тем, что душе угодно.

Если ты следуешь традиционному сезонному графику, этот перерыв скорее всего придется на конец октября и начало ноября. В зависимости от того, где ты живешь, твое возвращение к тренировкам может сопровождаться снегопадом или как минимум ледяным ветром и дождем. Для серьезного профессионала, которому нужно в это время начинать базовую тренировку на километраж, это станет проблемой. Но для велосипедиста-любителя — даже элитного любителя — зима является прекрасной возможностью, чтобы заняться другими видами спорта.

18
Беговые лыжи

Трехкратный победитель Тур де Франс Грег Лемонд был известен своими занятиями северными лыжными дисциплинами, которые включали регулярные 4–5-часовые забеги по покрытой снегом дикой местности неподалеку от его дома в Миннесоте. Хотя многие из нас и не могут найти время для езды на лыжах по 5 часов подряд (что нам и не нужно), все мы можем извлечь пользу из бега на лыжах, задействующего многие мышцы, которые используются при езде на велосипеде. Не зря бег на лыжах считается лучшим видом спорта в мире для развития телосложения.

Существует два основных стиля бега на лыжах. Ты наверняка уже знаком с обоими — «классический» и «диагональный» (или «коньковый»), которые обычно используются на маршрутах в беговых лыжных центрах.

Но более современная (коньковая) техника бега стала очень популярна среди велосипедистов по ряду причин.

1. Ее проще изучить.

2. Она не требует сложного и интенсивного натирания лыж воском.

3. Она подразумевает значительное количество физических усилий и способна развить форму за очень короткий промежуток времени (тебе следует быть очень осторожным, чтобы избежать избытка тренировок при езде на коньковых лыжах).

И классические, и коньковые лыжи могут охватывать значительный объем твоих смешанных тренировок в межсезонье. Если ты живешь в снежном климате, подумай о том, чтобы создать программу бега на лыжах, которая будет очень близка к твоему велосипедному сезонному графику по частоте, продолжительности и нагрузке. Тебе все равно понадобится провести первые несколько месяцев велосипедного сезона в режиме базового километража, но как только ты их завершишь, ты будешь в невероятно хорошей форме. И время, проведенное на лыжах, — это время, проведенное не на велосипеде, что только подстегнет твое желание вращать педали.

19
Горные лыжи

На первый взгляд, горные лыжи имеют очень мало общего с велосипедным спортом. И хотя скольжение вниз с горки на паре дорогих досок не сильно поможет состоянию сердечно-сосудистой системы, верно и то, что у езды на лыжах с подъемником есть много такого, из-за чего ее можно рекомендовать. Не убедил? Подумай об олимпийском чемпионе Хермане Майере, который, возможно, является величайшим горнолыжником за всю длительную историю этого вида спорта, также известного за свою силу на велосипеде.

Ключ в том, чтобы ездить как Херман, что в определенном смысле значит делать это агрессивно. Когда Майер приступает к своим обязанностям, он не ждет на склоне с приятелями погожего денька. Вместо этого он совершает спуск за спуском, делая сложные, быстрые повороты, которые заставляют его использовать свои ягодичные мышцы и квадрицепсы примерно так же, как на велосипеде. Выгода для езды на велосипеде? Увеличение мощности.

Горные лыжи также привлекательны просто потому, что это весело, и нам всем не помешает немного веселья. В мире нет ничего похожего на скоростной спуск по склону в хороший зимний день. Однако с учетом того, что такая езда дает немногое в плане аэробного фитнеса, тебе все же следует сильно полагаться на другие виды смешанных тренировок или на саму езду на велосипеде.

10
Бег

Бег является самым распространенным инструментом фитнеса по ряду причин. Во-первых, это дешево (все, что тебе нужно, это пара носков и кроссовок для бега, хотя твои соседи, наверное, предпочтут, чтобы на тебе еще были шорты и майка). Во-вторых, он не требует больших навыков. И наконец, как и все виды спорта с опорой на ноги, он зверски эффективен. Сорокаминутный бег может дать сильный толчок твоей форме.

И все же бег таит в себе много определенных опасностей. Главной из них являются травмы, и это особенно верно для велосипедистов в хорошей форме, которые затягивают шнурки и стараются бежать в соответствии со своей формой. Другими словами, их сердечно-сосудистая система хорошо развита, но их беговые мышцы — нет, что делает их уязвимыми для травм. Другой проблемой, связанной с бегом, является то, что форма, которую ты разовьешь во время бега, не сильно помогает в велоспорте. Это не так важно на ранних стадиях межсезонья, но с ходом зимы тебе будет нужно добавить больше специфических упражнений для езды на велосипеде к своему графику.

Это не означает, что тебе стоит завязать с бегом; это всего лишь означает, что тебе нужно обдумать свой подход. Начни с очень небольших объемов: десять минут — это не слишком мало для твоего первого забега. Бегай только раз в два дня, увеличивая время на 10 % каждый раз. Старайся избегать тротуаров, потому что они пагубно влияют на твои колени и лодыжки. Лучше бегай по гравиевым дорогам и тропинкам. Ради интересной смены перспективы бегай по тем же тропинкам, по которым ты ездишь на своем горном велосипеде.

21
Тренировки с тяжестями

До 1980-х велосипедисты редко поднимали тяжести. На самом деле многие, занимающиеся спортом на выносливость, презрительно относились к тренировкам с тяжестями, а предпочтительным телосложением обычно являлся идеал марафонца — экстремальная худоба. Не у многих велосипедистов был опыт в тренировках с тяжестями, и многие тренеры не верили, что это могло помочь велосипедистам улучшить показатели. Железо было анафемой.

Но теперь, после одного из периодических разворотов тренировочной теории, все с энтузиазмом качают железо. Что же произошло? С развлекательной точки зрения, велосипедисты устали от невпечатляющих торсов. Быть «качком» стало круто. (Вероятно, это не просто так совпало с бумом на облегающий спандекс.) Но, кроме шуток, восточноевропейские велосипедисты 1980-х показали, что с силой приходит и скорость. Великие восточногерманские и советские спринтеры были сложены, как греческие боги.

Для езды на длинные дистанции тренировки с тяжестями стали способом поддержания торса в состоянии терпеть лишения часов, проведенных в седле велосипеда. Считалось, что лучший способ этого добиться — просто ездить, а руки, плечи, шея и спина сами приспособятся. Сегодня велосипедисты понимают, что тяжести могут эффективно развить необходимую силу, сделав первые длительные заезды в сезоне более удобными и позволив выносливости развиваться быстрее.

Однако, несмотря на новообретенный энтузиазм по поводу тренировок с тяжестями, результаты исследований Национальной Ассоциации силы и тренировок[9] говорят, что некоторые велосипедисты занимаются такими упражнениями не самым эффективным образом. Силовой тренинг, высокое число повторений, бесконечные приседания — у всего этого есть свои сторонники.

Но существуют и другие действенные методы. Что же тебе делать? Прочитай о них и используй эту информацию, чтобы составить программу тренировок, которая соответствует как твоему энтузиазму и количеству времени на работу с тяжестями, так и целям велосипедиста. Намного важнее, чем подход, который ты используешь, — это то, что ты делаешь тренировки с тяжестями частью своей программы.

Сила и аэробная мощность

Многие люди думали, что велосипедисты — аэробные спортсмены, толкатели ядер — силовые спортсмены, и они никогда не должны пересекаться. Но сегодня мир считает, что VO2max — лабораторный анализ, который измеряет максимальное потребление кислорода и показывает велосипедный потенциал, — неотделим от силы ног. Чтобы в этом убедиться, вспомни день, когда твои ноги устали от нескольких часов усиленной езды, и вне зависимости от того, как много сил ты прикладывал, ты не мог поднять свой пульс. Если бы ты сделал анализ VO2max, результаты были бы намного ниже твоего потенциала.

Теперь предположим, что твои ноги чувствовали себя отдохнувшими, но им не хватало силы. Ты бы увидел те же результаты.

— Если ваши ноги недостаточно сильны для того, чтобы довести работу сердца и легких до максимального уровня, ваши показатели VO2max будут низкими, — объясняет Дэвид Мартин, исследователь в области физиологии упражнений в Olympic Training Center в Колорадо-Спрингс. — Увеличьте силу ног, и вы сможете улучшить свой пиковый VO2 и свои велосипедные показатели.

Питер Фрэнсис, доктор наук, известный по своей работе в области велосипедной биомеханики, соглашается с базовыми изменениями в философии тренировок.

— Традиционный подход к велоспорту предполагал большое количество езды, — говорит он. — Теперь мы считаем, что неэффективная езда только тренирует нас ездить неэффективно. Мы знаем, что специфические тренировки на силу имеют большое значение.

Предотвращение травм

Польза, извлекаемая из силовых тренировок, жизненно важна как для гонщиков, так и велосипедистов, катающихся ради развлечения. Ведь и те и другие не хотят терять форму и здоровье, которые вызывают травмы. Тренировки с тяжестями усиливают плечевой пояс и шею, помогая тебе противостоять получению травм, и поглощают удары. Хорошая программа для ног уравновешивает силы противоположных мышц (квадрицепсов и подколенных сухожилий), чтобы помочь избежать растяжений мышц от совершения тяжелых усилий. Тренировки с тяжестями — это твоя страховка от травм.

Однако тебе нужно поднимать тяжести с умом, иначе тренировки с тяжестями не спасут от травм — они их вызовут. Корректировка — это ключ к развитию и избеганию травмы в спортзале. Велосипедисты, не злоупотребляющие «железной терапией», также не теряют свежести.

— Разница между хорошей формой и усталостью заключается в показателях, — говорит Мартин.

Если твои ноги умирают от слишком большого количества силовых работ, ты не получишь выгоды от времени, проведенного на велосипеде. Более того, Мартин говорит, что не стоит бояться ухудшения показателей во время отдыха, так как «усталость пропадает быстрее, чем форма».

Помни, не существует ни одной причины, связанной с велоспортом, чтобы накачивать огромный бицепс, а умение поднимать 400-фунтовую (180 с лишним кг) штангу будет полезно только для того, чтобы положить свой велосипед на антресоль (и только если твой велосипед весит значительно больше, чем должен).

— Не трать время на то, чтобы делать в спортзале больше, чем необходимо, — подчеркивает Харви Ньютон, мастер в велоспорте, гребле и серфинге, тренер Олимпийской сборной США по тяжелой атлетике. — Приди, выполни специальную силовую тренировку для велосипедистов, а затем переходи к чему-нибудь другому.

Покойный Карл Люсэнкамп, тренер сборной США по велотреку, напоминал своим велосипедистам:

— Не позволяйте тренировкам с весами стать самоцелью. Используйте тяжести, чтобы быстрее ездить на велосипеде.

Если ты — идейный велосипедист, эти мудрые слова должны быть у тебя на уме все время, которое ты проводишь в спортзале.

Правильное планирование

Ранние попытки введения тренировок с тяжестями в велосипедные программы часто терпели крах, потому что были плохо спланированы. Знай, чего ты хочешь добиться от силовых тренировок, перед тем как к ним приступить. Каждую весну описывай свои цели на следующий год.

— Смотрите на конец велосипедного сезона как на начало вашего года, — советовал Люсэнкамп. — Оценивайте и планируйте.

Полезным инструментом является дневник тренировок, который помогает дать оценку твоим показателям и сохранить мотивацию.

Спортсмены в любом виде спорта разнообразят свои тренировки, чтобы избежать застоя и создать периоды работ.

— Вам нужен долгосрочный, круглогодичный подход к тренировкам, — объясняет Харви Ньютон, — потому что у велосипедиста есть всего четыре месяца на серьезные силовые тренировки.

Он предлагает начинать в октябре с продолжительностью переходной фазы тренировок с тяжестями примерно в четыре недели. Внося разнообразие в упражнения, используя легкие тяжести с большим количеством повторений и занимаясь по два или три раза в неделю, ты приучишь свои мышцы к поднятию тяжестей.

Переходи от езды к тренировкам с тяжестями постепенно, потому что, как предупреждает доктор Фрэнсис: «лучшим предвестником травм являются перемены».

Далее следуют от четырех до шести недель «гипертрофии», или периода предварительного развития силы. Он включает в себя занятия по три раза в неделю с применением трех подходов каждого упражнения по 8–12 повторений. Обе эти ранние фазы чрезвычайно важны.

— Если вы начинаете силовые тренировки без переходного периода и периода гипертрофии, — предупреждает Ньютон, — вы получите травму.

Только после этого ты можешь перейти к основной части программы: от четырех до шести недель базового развития силы, с применением пяти или более подходов каждого упражнения, не более чем по восемь повторений. Заверши месяцем разработки мощности, выполняя по три или четыре подхода каждого упражнения для велосипедистов (жим ногами, степ-апы, выпады) с немного большим количеством повторений (приблизительно 15) и большей скоростью движений.

После этого не давай своей с трудом заработанной силе уменьшиться во время велосипедного сезона. Поддерживай ее отжиманиями, подтягиваниями и упражнениями на пресс как минимум два раза в неделю. Но не забывай, что главным для тебя является велосипед.

— Начало сезона — неподходящее время для того, чтобы ставить рекорды в спортзале, — говорит Ньютон.

Переосмысление традиционных идей

Планируя свои тренировки, не повторяй ошибок прошлого. Например, подъем икр традиционно является частью велосипедной тренировочной программы с опорой на ноги. Ведь

когда ты едешь за человеком с внушительными икрами, кажется, что они играют важнейшую роль при нажатии на педали. Но…

— На самом деле за сгибание ног отвечают квадрицепсы, — говорит доктор Фрэнсис. — Мышцы икр действуют только как проводник, передающий мощность квадрицепсов ноге и педали.

Так что забудь о работе над икрами и сосредоточься на развитии мощности квадрицепсов, которая действительно тебе нужна.

Круговые тренировки также понимают неверно. Они подразумевают серию упражнений с легким весом и большим количеством повторений, нацеленных на развитие мышечной выносливости и укрепление сердечно-сосудистой системы. Однако недавние исследования указывают на то, что их воздействие на аэробную форму минимально, в особенности для спортсменов, которые и так занимаются спортом на выносливость (например, велосипедным). В связи с этим Ньютон рекомендует использовать тяжести для их первоочередной цели: увеличения силы.

— Я рекомендую совершать от трех до пяти подходов примерно по 10 повторений, вместо того чтобы осуществлять тренировки или круги с большим количеством повторений, — говорит он.

Нет смысла тратить часы в спортзале, даже посреди зимы. Шесть упражнений, занимающих в общей сложности 30 минут, — это все, что тебе нужно. Делай упражнения на квадрицепсы — такие, как жим ногами или степ-апы, а также сгибания ног для подколенных сухожилий. Используй тянущие движения торса — такие, как тяга штанги в наклоне, — и толчковые упражнения — такие, как жим лежа. Затем добавь два «вспомогательных» упражнения — таких, как кранчи, и гиперэкстензия.

— Велосипедисты используют мышцы нижней части спины, чтобы не выпрямляться при сильном нажатии на педали, — объясняет доктор Фрэнсис. — Им также нужен сильный пресс, чтобы избежать травм спины.

Теория одного подхода

А вот и хорошие новости, если ты ездишь на велосипеде ради развлечения и просто хочешь добиться лучшего мышечного баланса и тонуса (еще и получив в процессе защиту от травм). С учетом того, что тебе не нужно добиваться максимально возможных улучшений от тренировок с тяжестями, ты можешь делать всего один подход каждого упражнения и все равно получить хорошие результаты, сохранив при этом время и

энергию.

Конечно, это звучит как пустые обещания, но так гласят результаты недавних исследований, проведенных Ральфом Карпинетти и Робертом Отто, которые говорят, что в 33 из 35 исследований не было обнаружено «никакой существенной разницы в увеличении силы между теми, кто выполнял один подход упражнения, и теми, кто выполнял несколько». Их вывод: выполнение одного подхода четырех-шести упражнений (каждый по 8–12 повторений) приносит столько же пользы, как два и более (до 15) подходов каждого упражнения. Если этот метод тебе подходит, используй вес, который позволяет правильно делать все повторения. Когда ты будешь способен делать больше 12 повторений, увеличь вес примерно на 3 %.

Естественно, есть несогласные. Ньютон, к примеру, указывает на то, что, хоть занятия с одним подходом и показали себя с хорошей стороны в исследованиях, которые продолжались от 8 до 12 недель, множественные подходы более эффективны на длительном промежутке времени стандартной зимней программы. Есть еще и фактор разогрева. Работа как минимум в два подхода позволяет тебе использовать более легкий вес в первый раз, перед тем как перейти к оптимальному.

Исследователь Эверетт Хармон, доктор наук, выступает на стороне общего объема в три подхода, утверждая, что «мышцам, судя по всему, нужна подготовка перед полной выкладкой. Совершение как минимум двух предварительных подходов с применением от 80 до 90 % конечного веса оказывает лучший эффект».

Вывод? Если твоя энергия, время тренировки или заинтересованность в тренировках с тяжестями ограничены, а твой выбор состоит из минимальной программы и полного ее отсутствия, делай по одному подходу. Заметных улучшений от нескольких минут в неделю не будет. С другой стороны, если у тебя есть время и амбиции, ты должен видеть еще большую пользу от программы, предполагающей много подходов.

Советы от элитного тренера

Болгары уже давно находятся на передовой силового развития. Их тяжелоатлеты выигрывали Олимпийские игры и мировые титулы непропорционально много раз по отношению к уровню их населения, а их тренеры стали лидерами в применении принципов развития силы в других видах спорта. Болгарский национальный тренер по поднятию тяжестей Ангел Спассов часто дает советы велосипедистам во время туров с

лекциями.

Будь терпелив

Тренировки с тяжестями работают не быстро. Три недели или даже три месяца в спортзале не выведут тебя из участников веломарафона Париж — Брест — Париж в чемпионы.

— Вам понадобится от шести до восьми лет тренировки, чтобы стать спортсменом мирового класса в любом виде спорта, — говорит Спассов.

Твое тело будет становиться лучше, но только по своему собственному расписанию. Попытка повысить темпы улучшения в езде на велосипеде или тренировках с тяжестями ведет к травмам, замедленному развитию и застою.

— Каждый раз, когда мы нарушаем законы природы, — говорит он, — мы совершаем ошибку.

Используй технологии

Тот же пульсометр, который так важен для тренировок на велосипеде, столь же полезен и во время зимних работ с тяжестями. Когда ты едешь, ты поднимаешь свой пульс практически до максимума во время интервальных тренировок и даешь ему понизиться приблизительно до 120 ударов в минуту для восстановления. Практически те же принципы применяются и к силовым тренировкам.

— В спорте на мощность, — объясняет Спассов, — сила лучше всего растет в диапазоне от 160 до 180 уд/мин. Но вам нужно дать пульсу упасть намного ниже этой отметки между подходами.

Используй веса, чтобы развить специфическую силу для езды на велосипеде

Выполнение интервалов во время движения в горку развивает мощность. Но то же самое делает и жим ногами — и делает это быстрее.

— Сложно использовать ваш вид спорта для развития мощности до максимальной отметки, — резюмирует Спассов.

Велосипедисты, которым нужна выносливость, эти слова подтверждают: силу торса можно развивать в спортзале лучше, чем верхом на велосипеде. Жим лежа, кранчи и гиперэкстензия особенно эффективны для укрепления мышц, которые часто

устают во время длительных заездов.

Знай о связи

Выносливость не существует в отрыве от силы. Спассов объясняет, например, что бегун совершает приблизительно 27 000 шагов во время марафона и с каждым шагом толкает вес в два раза больше своего собственного. Это приблизительно 1600 тонн за 42 километра, поэтому нужда в силе очевидна. Вдобавок Спассов подкрепляет это тем, что если пульс марафонца возвращается в норму приблизительно через три часа после мероприятия, а состав крови — через три дня, то ногам для восстановления нужен приблизительно месяц.

Используй низкое сопротивление, чтобы поддерживать скорость и технику

Работай на 28 % от своего максимума за одно повторение, чтобы развить выносливость, рекомендует Спассов. Например, если ты можешь отжать 68 килограммов за один раз, делай несколько повторений с 28 килограммами, чтобы развить выносливость.

Делай степ-апы

Приседания долгое время были краеугольным камнем силовых программ, но им больше нет места в болгарской системе.

— Приседания оказывают слишком большое давление на нижнюю часть спины, — объясняет Спассов, — и не существует никакой взаимосвязи между выполнением приседаний и спортивными показателями.

Поэтому он заменил их на похожие упражнения, которые называются «степ-апы». Эта альтернатива эффективна для ног, но меньше влияет на спину. Вот как их выполнять:

1. Встань лицом к скамье. Она должна находиться на достаточной высоте, чтобы твои бедра были параллельны земле, когда ты ставишь на нее ногу и встаешь на пальцы ноги.

2. Встань на скамью одной ногой. Не отталкивайся задней ногой; совершай всю работу ногой, которая находится на скамье. Стой на пальцах задней ноги, чтобы быть уверенным, что она не принимает участия в упражнении.

3. Не меняй ноги после каждого повторения. Вместо этого держи одну и ту же ногу на скамье, пока не завершишь

запланированных повторений; затем поменяй ноги.

4. Начни упражнение, используя в качестве сопротивления только вес своего тела. Когда ты станешь сильнее, начинай держать над плечами штангу или полую трубку, наполненную песком. Не используй веса больше, чем во время приседаний или жима ногами, разделенного на 2,2.

Комбинирование тренировок с весами с ездой на велосипеде

В начале сезона легко разогревайся по 15 минут на велосипеде или на тренажере, после чего делай несколько интервалов усиленного вращения педалей, смешанных с легким вращением, как рекомендует Спассов. Затем слезай с велосипеда, меняй обувь и выполняй короткую программу на развитие ног с высокой нагрузкой, включающую в себя степ-апы и жим ногами. Снова садись на велосипед и делай легкий спиннинг в течение 15 минут, чтобы остыть. Комбинирование езды на велосипеде и тренировок с тяжестями в одном занятии дает уверенность, что сила, которую ты развиваешь, переходит в специфическое передвижение езды на велосипеде. Ты сохранишь мастерство вращения педалей, развивая при этом силу.

22
Езда в помещении

Это повторяют так часто, что оно уже почти стало велосипедным клише: лучшая тренировка для езды — это… езда. Именно поэтому профессиональные велосипедисты проводят максимум по 3–4 недели, не занимаясь на велосипеде. Замены вращению педалей просто не существует. Это хорошие новости, если ты живешь, скажем, во Флориде. Но если ты читаешь это, сидя перед потрескивающим камином в своем домике, затерянном в горах Монтаны, это не совсем то, что тебе хотелось бы услышать.

Но помни, ты — не профессионал. Даже для любителей элитного уровня длительные периоды смешанных тренировок не просто приемлемы; они могут быть предпочтительны просто потому, что время, проведенное без занятий на велосипеде, освежает и тело, и разум. Но даже противники смешанных тренировок могут извлечь выгоду из регулярных заездов на велотренажерах или тренажерах на роликах. Это особенно верно, когда межсезонье приближается к завершению. В зависимости от твоих целей на сезон тебе может понадобиться начать делать базовый километраж на пике суровой зимней непогоды. И если езда по сухому и мокрому снегу и возможна (а иногда это даже весело), в какой-то момент тебе придется обратить внимание на занятия дома.

У тренировок внутри помещения тоже есть свои преимущества. Например, ты не зависишь от дневного света. А езда в контролируемых условиях (таких, как твой подвал) позволяет намного проще оценить твои усилия и убедиться в том, что ты извлекаешь из тренировки именно то, что тебе нужно.

Ключ к успешной тренировке в помещении содержится в двух словах: отвлечение и разнообразие. Чтобы удовлетворить первое, создай пространство для езды, богатое на развлечения. Идеальным будет поставить телевизор с большим экраном, шесть колонок и DVD-проигрыватель. Это может выглядеть неправдоподобным, но если ты планируешь наматывать серьезный километраж в помещении, DVD-проигрыватель или видеомагнитофон окупятся сторицей. Наушники помогут не разбудить семью или соседей. Музыка — тоже хороший помощник, а некоторые велосипедисты устанавливают на руль подставку для книг или журналов.

Одним из ключевых компонентов успешной езды в

помещении, которым зачастую пренебрегают, является вентилятор. Даже если ты занимаешься в прохладном месте, таком, например, как подвал, ты все равно будешь производить огромное количество тепла. Установи вентилятор так, чтобы ты мог до него дотянуться со своего велосипеда, чтобы ты мог корректировать его скорость по мере занятий. Если тебе будет прохладно и комфортно, ты будешь ехать более эффективно и с большей вероятностью преодолеешь последние километры в заезде, который ты в ином случае закончил бы раньше.

Обычный велотренажер или роликовый тренажер?

Возможно, более всего новичков, собирающихся заняться ездой в помещении, занимает такой вопрос — следовать ли своей страсти на стационарном тренажере или на роллерном станке? Этот станок представляет собой металлическую раму с двумя роликами для заднего колеса твоего велосипеда и одним — для переднего. Поставив на них велосипед и (при известной сноровке) сев на него, ты крутишь педали, испытывая ощущения, очень схожие с теми, что возникают от езды на улице.

Чтобы решить этот вопрос, подумай о том, чего ты хочешь достичь.

Стационарный тренажер не требует, во-первых, определенных навыков для езды и, во-вторых, когда ты на него уже сел, тебе придется очень сильно постараться, чтобы с него упасть. Это — лучший выбор для неопытных велосипедистов, как, впрочем, и для любого, кто просто хочет сесть на него и ни о чем не думать. К тому же на нем намного проще тренировать спринт просто потому, что нет риска упасть.

Роликовый тренажер помогает развить шелковый спиннинг и улучшить навыки управления велосипедом. Это связано с тем, что на роликовом тренажере ты — сам по себе. Прямо как в реальном мире ты можешь упасть, когда едешь по роликам. На самом деле у каждого серьезного владельца роликового тренажера есть грустная история, которая обычно связана (выбери сам!) с кофейным столиком, жестким деревянным полом или шкафом с посудой. Но у роликовых тренажеров есть еще одно, менее известное преимущество. Из-за того что они требуют определенного уровня внимания, кажется, что время на них проходит быстрее.

Как бы то ни было, умение ездить по роликам — это велосипедный обряд посвящения. Если ты умеешь ездить на своем роликовом тренажере без рук, ты серьезный велосипедист, вне зависимости от того, что говорят твои результаты.

Занимайся недолго

Вне зависимости от того, на чем ты ездишь, или от того, что ты смотришь и слушаешь во время езды, не езди в помещении подолгу. Идея состоит в том, чтобы твои ноги оставались привычными к велосипеду, а не в том, чтобы добавить завершающие штрихи к твоей пиковой программе. И не думай, что тренировки внутри помещений этого не могут, важно помнить: сейчас межсезонье. Прибереги это для более теплых дней.

Вместо этого позволь твоей смешанной тренировке позаботиться о твоей общей форме и используй езду на велосипеде в помещении как способ оставаться в контакте с велосипедом. Трех или четырех коротких (по 30–50 минут) заездов в неделю достаточно. Даже после двух ты почувствуешь заметную разницу, когда погода станет теплее. С несколькими наезженными в помещении километрами в твоих ногах твоя велосипедная форма придет намного быстрее, и ты с намного меньшей вероятностью будешь получать травмы, когда начнешь накручивать километры по дороге.

Используй тренировку в помещении, чтобы поработать над улучшением своего спиннинга и увеличить эффективность нажатия на педали. Один из верных способов это сделать — упражнение с нажатием на педаль одной ногой (его намного проще выполнять на стационарном тренажере, хотя опытные

владельцы роликовых тренажеров могут попробовать испытать удачу). Как только ты полностью разогрелся, сними одну ногу с педали и продолжай делать спиннинг другой ногой. Тебе понадобится использовать очень низкую передачу, и ты удивишься тому, насколько быстро ты устанешь. Это симптом низкой эффективности, который должен будет становиться слабее по мере таких занятий. Начни всего с 25 оборотов, затем поменяй стороны. Сделай пять таких подходов, после чего остынь. Во время каждой последующей езды в помещении добавляй по 5 оборотов к каждому подходу. Придерживайся этого упражнения, и ты удивишься мягкому, как шелк, стилю вращения педалей, который у тебя разовьется.

Часть IV
Вопрос с тренером

23
Тренерская задачка

Несмотря на то что командная работа свойственна шоссейным гонкам, велосипедная тренировка остается в большей степени индивидуальным занятием. Возможно, это помогает объяснить, почему велосипедисты, как правило, обучаются и тренируются самостоятельно. Большинство велосипедистов полагаются на знания, полученные во время тренировок (и книги — такие, как эта), при создании программы.

Для многих — это неплохо. Но все чаще велосипедисты обращаются к тренерам, чтобы те направляли их через сложности составления и реализации тренировочной программы. Это тренд, в создании которого немалую роль сыграли публичные отношения Лэнса Армстронга со своим тренером Крисом Кармайклом, чей бизнес Carmichael Training Systems развился до тренировки профессиональных спортивных команд и корпораций.

Итак, следует ли тебе задуматься о поисках тренера? Согласно Джо Фриэлу, элитному велосипедному тренеру и автору *Cyclist's Training Bible*, под началом которого занимается множество национальных чемпионов, это сильно зависит от твоих обстоятельств и целей.

— Самой большой причиной, по которой ко мне приходят спортсмены, является недостаток времени, — говорит Фриэл. — Они хотят, чтобы я составил программу, которая будет использовать по максимуму их часы тренировок. Если у кого-то есть на тренировки всего шесть часов в неделю, они не могут себе позволить допускать ошибки в своей программе. Если они хотят быть конкурентоспособными, программа должна быть предельно точна.

Фриэл предлагает произвести честную оценку своей езды и своего видения тренировок.

— Спортсмены, которые извлекают больше всего выгоды из тренировок, это те, кто не может смотреть на себя объективно, — говорит Фриэл. — А большинство спортсменов не могут.

Именно по этой причине очень полезно найти партнера для тренировок, который поможет тебе оценить свою ситуацию.

Самая важная задача тренера — исполнять роль беспристрастного наблюдателя за твоими тренировками. Хороший тренер заметит симптомы избыточной тренировки задолго до того, как ты даже начнешь рассматривать такую возможность, и — соответствующе скорректирует твои

тренировки.

Хороший тренер будет сохранять твои мотивацию и свежесть — и мотивируя тебя извне, и удерживая твою программу от застоя. Хороший тренер подставит плечо, чтобы ты мог на нем поплакать, когда все идет наперекосяк, и отпразднует с тобой, когда ты добьешься результата.

— Это все изменило! — говорит Ральф Хит, нанявший Фриэла в феврале 2004 года.

В возрасте 53 лет Хит соревновался в шоссейных гонках и триатлонах вот уже почти 20 лет и «прочитал, наверное, каждую книгу о тренировках, которая есть на рынке, и каждую журнальную статью, которая была когда-либо опубликована». Но все печатные слова в мире не смогли сделать того, что оказалось под силу Фриэлу.

— Я понимаю концепцию периодизации, — говорит Хит, президент маркетинговой фирмы. — Но ее планирование всегда нагоняло на меня тоску.

Под руководством Фриэла Хит начал следовать очень упорядоченной программе, которая предписывала ему тренироваться приблизительно то же количество часов, но с более низкой общей нагрузкой.

— После шести или восьми недель я заметил, что начал медленно пробираться вперед во время групповых заездов, — говорит Хит. — Я ехал наравне с крутыми ребятами, когда шел в горку. Это заставило меня осознать, что я всегда слишком много тренировался.

Хит даже приписывает своему новому подходу победу в длительном противостоянии вызванной нагрузками астме.

— Я думаю, что мое тело всегда было так измучено, — говорит Хит, — что я не мог держать астму в узде. Теперь это для меня не проблема.

Недостаток? В основном — стоимость. Если ты намерен поискать кого-то, кто будет тебя тренировать бесплатно или почти бесплатно, Фриэл предупреждает, что это — классический случай, когда «скупой платит дважды». К примеру, если ты хочешь нанять Фриэла, будь готов расстаться с тысячей долларов в месяц. Но Фриэл также работает с огромным количеством тренеров-«партнеров», которые следуют его принципам и извлекают выгоду из его исследований. Между тем Carmichael Training Systems предлагает множество тренерских «пакетов», которые начинаются от менее чем $50 в месяц. Вывод? Проведи исследования, и ты найдешь тренера, который безупречно подойдет твоему характеру, целям и бюджету.

24
Испытание тренера

Хорошо, так как же тебе узнать, правильного ли тренера ты выбрал? Как и в большинстве человеческих связей, это скорее искусство, чем наука, но все же здесь важно задать несколько вопросов.

С этой книгой под рукой ты вполне можешь быть способен задать информирующие вопросы, которые помогут тебе определить уровень профессионализма своего потенциального тренера. Но тем не менее попроси дать тебе как минимум две рекомендации и внимательно слушай, что тебе скажут. Заметь: важно очень четко определить, как часто у тебя будет происходить личный контакт с твоим тренером и будет ли он происходить по телефону или почте. Почта подходит для регулярного описания ситуации, но ничто не заменит телефон (а еще лучше, если тебе достаточно повезет и ты будешь жить неподалеку от тренера, личную встречу). Это связано с тем, что, когда тренер узнает тебя получше, он сможет понимать некоторые вещи просто по тону твоего голоса и по нюансам в твоих словах. А настоящие разговоры намного вероятнее будут перетекать в области, которые могут казаться не важными, но на самом деле являются кладезями озарений для опытного тренера.

В конце концов все может свестись к «ощущению».

— Правильный тренер поможет вам сделать шаг назад и взглянуть на свою жизнь на велосипеде и вне его, — говорит восходящая звезда шоссейных гонок Том Дэниэлсон. — Он должен быть почти как психиатр. Тренировка — это не просто двигатель, это еще и голова, и их нельзя разделить.

25
Лучшие советы от элитных тренеров

Все еще не уверен, что готов посвятить себя велосипеду? Мы попросили некоторых лучших мировых велосипедных тренеров дать тебе лучшие тренерские советы, которые только можно купить за деньги. Разумеется, они не могут (и не должны!) заменить настоящее, живое руководство, но могут иметь большую ценность для тренировок.

Массимо Теста, доктор медицинских наук

Доктор Теста — профессиональный командный велосипедный врач, который планировал тренировки для велосипедистов, в число которых входит неукротимый Лэнс Армстронг. Он уважаем во всем мире за умение определить оптимальную комбинацию работы и отдыха, которая нужна профессиональным велосипедистам для того, чтобы поддерживать форму в течение своего изнурительного девятимесячного гоночного сезона.

1. Хорошо отдыхай весь год.

— Раньше я назначал много нагрузок, но, возможно, велосипедисты слишком много тренировались, — говорит доктор Теста. — Теперь я вношу в график больше дней отдыха, а также несколько облегченных недель на протяжении сезона. Мы внимательно следим за сигналами избыточных тренировок, включая уменьшение мощности и скорости; увеличение времени на восстановление; тактические ошибки (включая падения); проблемы с пищеварением; потерю веса; тревожность; депрессию и плохое настроение. Если появляются эти сигналы, мы корректируем тренировки.

— Велосипедисты, ездящие ради развлечения, могут делать то же самое. Если вы упали, заболели или у вас проблемы психологического характера, вам нужно отдохнуть от занятий.

2. Работай над силой, а также над гибкостью.

— Мы стараемся предотвратить проблемы, делая упражнения на пресс и растяжки, — говорит доктор Теста. — Исследование показало, что велосипедисты увеличивают свою мощность на 5 %, просто делая растяжки подколенного сухожилия, потому что увеличенная гибкость означает лучшую работу квадрицепсов. Мы также меняем их положение на велосипеде, если на то есть необходимость. Но мы никогда не корректируем их позицию во

время гоночного сезона, даже если он проходит плохо, потому что у них не будет времени приспособиться и у них могут появиться травмы.

— Во время межсезонья мы используем роликовые тренажеры по три-пять раз в неделю, чтобы улучшить баланс и спинниг. Также мы проводим тренировки с весами, чтобы восстановить мышечную массу, потерянную во время сезона. Исследования показывают, что гонщики Тур де Франс набирают телесный жир во время гонки потому, что теряют объем мышечной массы, особенно в торсе. Зима — время для того, чтобы компенсировать этот эффект. Во время этого упражнения мы делаем три подхода по 25 повторений на 50 % от предельного веса, который они могут поднять, затем мы делаем два подхода по 50 повторений на 25 % от максимального веса. Мы используем большое количество повторений в сочетании с низкими весами, потому что, когда вы вращаете педали, вы используете малую долю от максимальной силы при каждом нажатии. А еще мы совершаем несколько подъемов по 4–6 минут, вращая педали со скоростью от 50 до 60 об/мин, чтобы развить силу и набрать мышечную массу.

Тудор Бомпа, доктор наук

Часто называемый отцом периодизационных тренировок, доктор Бомпа — легендарная фигура среди тренеров выносливости. Его теории служили базисом восточногерманских и советских успехов в 1980-х годах. Он выступал в поддержку тренировок с весами для спортсменов (на выносливость) еще до того, как они стали общепринятыми. Бомпа — профессор Йоркского университета в Торонто.

1. Планируй достигнуть своей цели, но будь гибок.

— Режимы тренировок должны быть гибкими, — говорит доктор Бомпа. — Вам нужно строить планы в соответствии с общим объемом стресса в вашей жизни, а не только стресса от тренировок. Общий объем стресса включает работу, семью, школу. Нельзя отделить тренировки от других аспектов вашей жизни.

2. Опасайся слишком большой нагрузки.

— Вы становитесь лучше, только если перегружаете свою систему периодическими усиленными тренировками. Но перегрузки часто ведут к избытку тренировок. Если вы восстанавливаетесь при помощи легких заездов и отдыха, то с избытком все компенсируете и становитесь лучше. Не думайте о «тяжелой работе». Вместо этого думайте об «умной работе». Большинство североамериканцев подвержены избыточным

тренировкам. Когда вы готовы, вы чувствуете себя хорошо и с физической, и с психологической точки зрения. Именно тогда и следует принимать участие в важных мероприятиях.

3. Повторяй занятия, чтобы добиться эффекта от тренировок.

— Если вы хотите развить выносливость для *century ride*,[10] начните совершать длительные заезды по выходным как минимум за месяц до мероприятия.

4. После тяжелых занятий остановись на 30 минут, чтобы восстановиться.

— Сделайте глоток напитка, восполняющего углеводы; прилягте с поднятыми ногами. Умственно расслабьтесь; можете поспать 15 минут. Даже если вам нужно одолжить немного времени, отведенного на тренировку, вы восстановитесь намного быстрее.

5. Тяжести следует рассмотреть еще раз.

— Я видел несколько предварительных результатов у гонщика преследования, который весил 154 фунта (70 кг) и на два года перешел в пауэрлифтинг. После этого он мог приседать с более чем 500 фунтами (227 кг) веса. Когда он вернулся к велосипеду, его время преследования сократилось на 5 секунд. Несмотря на то что мы не можем прийти к универсальным выводам, этот пример очень интересен.

Крис Кармайкл

Кармайкл был профессиональным гонщиком, основавшим команду 7-Eleven, которая вывела велоспорт в США на новый уровень. Позже его видение и стремление сделали Olympic Training Center (OTC) международным лидером по тренировочной технике. До сих пор являющийся персональным тренером Лэна Армстронга, а также человеком, которого Армстронг благодарит за многие свои успехи на Тур де Франс, Кармайкл сочетает умение ставить четкие цели на сезон с поминутным планированием ежедневных тренировок.

Создай миссию и задай цели.

— Это важно и в том случае, если ты элитный велосипедист, и в том, если ты лишь готовишься к своему первому *century ride*, — говорит Кармайкл. — Миссия не должна представлять из себя сборник слюнтяйств. Она создается для того, чтобы задать цели на длительный период и направить твои действия и эмоции в нужное русло. Прежде чем ее написать, задай себе вопрос: «Если бы я сейчас умер, что бы я хотел, чтобы обо мне говорили люди?» А затем запиши это. Это — твоя миссия.

— К примеру, вот миссия профессиональных велосипедистов США: «Быть на сто процентов готовыми физически и психологически участвовать в гонке, раскрывая полный потенциал всей команды». Затем они формулируют четыре цели, которые помогут им эту миссию осуществить. Во-первых, это объединенная и целеустремленная команда. Во-вторых, организованный план тренировок. В-третьих, понятная и определенная стратегия гонки. В-четвертых, поддержание контроля и приверженности видению во время незапланированных ситуаций.

— Используя вышеперечисленное в качестве руководства, вы сможете создать свое собственное видение и цели. Например, пункт четыре является отличной целью для каждого велосипедиста, ездящего ради удовольствия, у которого также есть рабочие и семейные обязанности.

Дин Голич

Голич, велосипедный тренер из Колорадо-Спрингс, сделал себе имя благодаря усердной работе и пристальному вниманию к деталям. Как человек, который занимается учетом и анализом ежедневных нагрузок во время тренировок и упражнений велосипедистов национальной сборной, он собрал огромное количество информации о езде на велосипеде. Его секретное оружие? Он сам является сильным велосипедистом и ехал наравне с командой во время многих их тренировочных заездов, чтобы следить за их показателями.

1. Пользуйся техническими устройствами.

— Тест на эргометре, разработанный отделом спортивных наук и технологий OTC, является быстрым способом ежемесячной оценки вашей формы или сравнения вашей мощности с мощностью других велосипедистов, — говорит Голич. — Мы часто используем его для наблюдений за велосипедистами. Вам понадобится эргометр, который измеряет выходную мощность в ваттах. Поищите его в спортивном клубе или в университетской лаборатории исследования человеческих показателей. CompuTrainer, который мы используем в OTC, имеет такую функцию. Если вы не хотите сравнивать себя с другими велосипедистами, вы можете воспользоваться тренажером под заднее колесо и просто увеличить уровень сопротивления вместо ватт. После хорошего разогрева совершите следующую последовательность:

от 0 до 3 минут при 110 ваттах;

от 3 до 6 минут при 180 ваттах;

от 6 до 9 минут при 250 ваттах;

от 12 до 15 минут при 340 ваттах;

от 15 до 18 минут при 480 ваттах.

— Эти цифры предназначены для велосипедиста ростом 6 футов (183 см) и весом 155 фунтов (68 кг). Если вы больше или меньше, увеличьте или уменьшите ватты в процентах к разнице. Сохраняйте каденцию на уровне 90 об/мин. Когда она упадет ниже 90 более чем на 10 секунд, закончите тест. Это — тест на полную выкладку, поэтому перед его выполнением проконсультируйтесь с врачом.

— Элитные мужчины-велосипедисты национального уровня обычно делают упражнение дольше 15 минут — взрослые и дольше 13 минут — юниоры. Женщины, как правило, делают его на 15–20 % меньше. В похожем тесте бывший олимпийский чемпион и профессиональный гонщик Олаф Людвиг выдавал 600 ватт.

2. Используй все данные, полученные во время гонок.

— Если у вас есть пульсометр, с которого можно переносить записанную информацию, надевайте его на гонки или соревновательные заезды. Затем сравните свой максимальный пульс и другую информацию с полученной во время тренировок. Большинство наших велосипедистов обнаруживают, что во время соревнований они могут достичь более высокого пульса и участвовать в гонках с раздельным стартом более длительные промежутки времени при более высоком пульсе, чем на тренировках. Когда мы это знаем, мы можем пересмотреть их тренировочные зоны.

3. Знай свое тело.

— Говорят, что увеличенный утренний пульс означает, что вы подвержены избыточным тренировкам. Это хороший показатель для некоторых велосипедистов. Но я видел и других, которые показывали свои лучшие результаты в гонках, когда их пульс был на 10 % выше нормы.

Хенни Топ

Лидирующая голландская гонщица в начале 1980-х годов, тренер национальной сборной США по шоссейным гонкам среди женщин в 1990-х. Ее уважают как мастера тактики и стратегии.

1. Езжай в горку в своем темпе.

— Не давайте другим диктовать, сколько усилий вам прикладывать. Если вы не очень хороши в езде в горку, попробуйте начать длинный подъем в голове группы и медленно переходить к ее хвосту во время подъема. Возможно, вам удастся

вернуть позиции на вершине. Даже когда вы едете в одиночку, не выкладывайтесь настолько, чтобы выдохнуться к середине подъема. На спуске вам восстановиться не удастся.

2. Если ты теряешь время на подъеме, компенсируй это на спуске.

— Следуйте за опытным велосипедистом во время спуска, но не приближайтесь к нему слишком близко — на случай, если он совершит ошибку и упадет. Также продолжайте вращать педали ногами, чтобы они не окоченели к следующему подъему.

Джефф Брокер, доктор наук

Брокер, доцент кафедры биомеханики в университете Колорадо, является экспертом в области механики вращения педалей.

Он первым начал использовать измеритель мощности SRM PowerMeter в США. Это немецкое устройство измеряет выходную мощность на велосипеде в естественных условиях езды, а также является инструментом подсчета аэродинамических тормозящих сил для участвующих в гонках с раздельным стартом.

Лучшая аэродинамика экономит больше времени, чем лучшее вращение педалей.

— Это миф, что когда велосипедисты поднимают ногу в нижней части нажатия на педаль, то этого достаточно, чтобы разгрузить педаль, — заявляет доктор Брокер. — Также не существует научного подтверждения тому, что улучшение техники вращения педалей может улучшить ваш показатель времени на несколько секунд. На самом деле велосипедисты низкого уровня часто находятся в более хорошей форме, чем элитные. И наши исследования показывают, что горные велосипедисты лучше проходят нижнюю часть вращения педали. Лучше, чем трековые и шоссейные гонщики. Возможно, это связано с тем, что горным велосипедистам нужно использовать мощность равномерно во время всего процесса нажатия на педаль, чтобы они не потеряли сцепление на скользкой поверхности. Теоретически лучшая техника вращения педалей должна сделать вас лучшим велосипедистом. Однако, с научной точки зрения, складывается впечатление, что это не так уж и важно.

— Аэродинамика сделает вас быстрее, чем безупречный стиль вращения педалей. Вот отличный пример. Результаты испытаний в аэродинамической трубе показывают, что устранение 10 граммов тормозящих сил уменьшает 40-километровый отрезок с раздельным стартом на 48 метров. Насколько это много — 10

граммов? Это — тормозящие силы, созданные выступающим приблизительно на 10 сантиметров в воздушный поток карандашом. Мешковатый джерси и прямое положение стоят вам дополнительных минут.

Рой Никман

Участник олимпийской команды США 1984 года[11] (в которую входили также олимпийский чемпион по шоссейным гонкам Алекси Груол и будущие профессиональные звезды Рон Кифел и Дэвис Финни) Никман также являлся профессиональным гонщиком, до того как стал тренером национальной сборной США по шоссейным гонкам. Его совет послужил освежающе простым завершением конференции тренеров.

Не высчитывай потенциальный успех на основе результатов тестов.

— Когда мне было 15, мой рейтинг VO2max (максимальное потребление кислорода) составлял 72, и считалось, что я вскоре стану одним из величайших американских велосипедистов. С каждым последующим годом мой VO2 падал, несмотря на то что мои результаты становились все лучше. Сразу после того как я заработал бронзовую медаль в составе олимпийской сборной по гонкам с раздельным стартом в 1984 году, — я тогда находился в своей лучшей форме, — я снова сдал тесты. Мой VO2max составлял 64.

26
Позиция при езде на шоссейном велосипеде

Руки. Остерегайся трупного окоченения шоссейных велосипедистов. Держи локти согнутыми и расслабленными, чтобы амортизировать удар и избежать поворота, когда ты наезжаешь на ухаб. Держи руки вдоль линии тела, не растопыривая их в стороны, чтобы создать более компактную, аэродинамическую форму.

Торс/плечи. Рабочее словосочетание: будь неподвижен. Представь себе калории, которые сгорают от наклонов из стороны в сторону с каждым нажатием на педали во время 40-километрового заезда. Используй эту энергию для вращения педалей. Также не перемещайся вперед в седле и не криви спину, когда ты устал. Периодически переходи на более высокую передачу и вставай на педали, чтобы избежать окоченения бедер и спины.

Голова и шея. Не опускай голову, особенно когда ты устал. Периодически делай наклоны головой из стороны в сторону, чтобы предотвратить растяжение и расслабить мышцы шеи.

Руки. Часто меняй положение рук, чтобы предотвратить онемение пальцев и окоченение торса. Не следует держать руки

на перекладине так сильно, чтобы побелели костяшки, это приведет к истощающему мышечному напряжению в твоих руках и плечах. Обхвати ручки во время спусков или езды на высокой скорости и верх тормозов, чтобы двигаться расслабленно. Во время долгих подъемов держись за верх руля, чтобы сидеть прямо, и открой свою грудь, чтобы облегчить дыхание. Когда ты стоишь, слегка держись за верх и мягко покачивай велосипед из стороны в сторону в такт нажатиям на педали. Всегда держи пальцы каждой руки сомкнутыми на ручках или перекладине, чтобы не потерять хват на неожиданном ухабе.

Перекладина. Ширина руля должна равняться ширине плеч. Можешь использовать более широкий руль, чтобы открыть свою грудь для дыхания. Некоторые модели доступны с длинными ручками, чтобы даже большие руки могли поместиться на рогах. Размести плоскую нижнюю часть руля горизонтально или направленно немного книзу, в сторону заднего тормоза.

Тормозные ручки. Ручки можно перемещать по изгибу руля, чтобы найти лучший компромисс между хватом ручек и торможением, когда твои руки находятся на рогах. Многие велосипедисты показывают наилучшие результаты, когда край рычага удлинен прямо вперед из-под плоской нижней части руля.

Высота выноса руля. Когда вынос руля находится достаточно высоко (как правило, примерно на 2,5 см ниже седла), ты будешь больше наклонен, чтобы использовать ручки. Размещение их ниже может улучшить аэродинамику, но порой оказывается неудобным.

Верхняя труба и длина выноса руля. Это — совокупность измерений (которая определяет твою зону досягаемости), различающаяся в соответствии с твоей гибкостью и анатомией. Единого стандарта не существует, но начать следует вот с чего: когда ты удобно сидишь, слегка согнув локти и удерживая руки на ручках тормозов, переднюю втулку должен загораживать руль. Это — относительно прямая позиция, и со временем ты можешь начать извлекать выгоду из более длинного выноса руля, чтобы улучшить аэродинамику и выпрямить спину.

Спина. Прямая спина является определяющей чертой профессионального велосипедиста. Правильное сочетание выноса руля и верхней трубы для этого критично так же, как и гибкость бедер.

Сконцентрируйся на вращении верхней части бедер вперед. Подумай о том, чтобы пытаться дотронуться до верхней трубы своим животом. Этот образ поможет тебе не кривить спину.

Высота седла. Для нее существуют разнообразные формулы, но тебе не нужно быть математиком, чтобы знать, как выглядит

правильная высота. Твои колени должны быть слегка согнуты в нижней части нажатия на педаль, а твои бедра не должны качаться в седле (при взгляде сзади). Попробуй следующий быстрый способ, которым пользуются в Olympic Training Center в Колорадо-Спрингс: установи высоту таким образом, чтобы между твоей пяткой и педалью в нижней части нажатия было 5 мм свободного пространства. Добавь несколько миллиметров, если у твоей обуви очень узкая подошва в пятке по сравнению с носком. Подними седло на 2–3 мм, если у тебя длинные ноги по отношению к твоему росту. Для тех, у кого болят колени в связи с хондромалацией — размягчением или утратой упругости и разрушением хрящей, седло, установленное на верхнем уровне допустимого диапазона, может оказать терапевтический эффект. Постепенно поднимай его, пока не начнется качание бедрами, затем слегка его опусти. Иногда меняй положение седла на 2 мм, чтобы избежать растяжения мышц ног.

Наклон седла. Седло должно находиться на уровне горизонта, ты можешь это проверить, положив вдоль его длины линейку. Небольшой наклон вниз может быть более удобен, если ты используешь крайне переднюю позицию с аэрорулем и подлокотниками, но излишний наклон заставляет тебя соскальзывать вперед и переносить на руки чрезмерный вес.

Сдвиг седла вперед-назад. Существует тенденция смещать седло назад, чтобы производить больше мощности во время подъема. Для начала удобно сядь на середину седла, так, чтобы шатуны располагались горизонтально. Брось отвес возле передней части передней коленной чашечки. Он должен коснуться кончика шатуна. Это — нейтральное положение, и у тебя должно получиться его достичь, ослабив зажим подседельного штыря и переместив седло вперед или назад. Горняки, гонщики с раздельным стартом и некоторые шоссейные гонщики предпочитают, чтобы отвес находился на несколько сантиметров позади конца шатуна, чтобы увеличить силу рычага в больших передачах. И наоборот, трековые гонщики и гонщики критериумов предпочитают более переднюю позицию, чтобы увеличивать силу ног. Помни: если твой хват руля неправильный, используй длину выноса руля, а не двигай седло вперед-назад, чтобы его исправить.

Рама. Измерь свой внутренний шов от паха до пола, расставь голые ноги на ширину 15 см; затем умножь результат на 0,65. Получившееся число является размером твоей шоссейной рамы, измеряемым вдоль подседельной трубы от центра оси системы до центра верхней трубы. Дополнительная проверка: если твое седло установлено правильно, должно появится 10–12,5 см открытого

подседельника (разумеется, линия максимального выдвижения подседельника не должна быть видна). Однако помни, что более важным измерением является расстояние от седла до руля. Это связано с тем, что высоту седла можно быстро и легко откорректировать без лишних затрат, в то время как расстояние изменить сложнее. Также многие современные шоссейные рамы используют «компактный» дизайн, который включает пологую верхнюю трубу, что делает эту формулу спорной.

Ягодицы. Смещаясь вперед и назад в седле, ты можешь делать акцент на разных группах мышц. Это может быть полезным на длинных подъемах. Передвижение вперед смещает акцент на квадрицепсы и переднюю часть бедер, в то время как движение назад выделяет противоположную сторону — твои подколенные сухожилия и ягодичные мышцы.

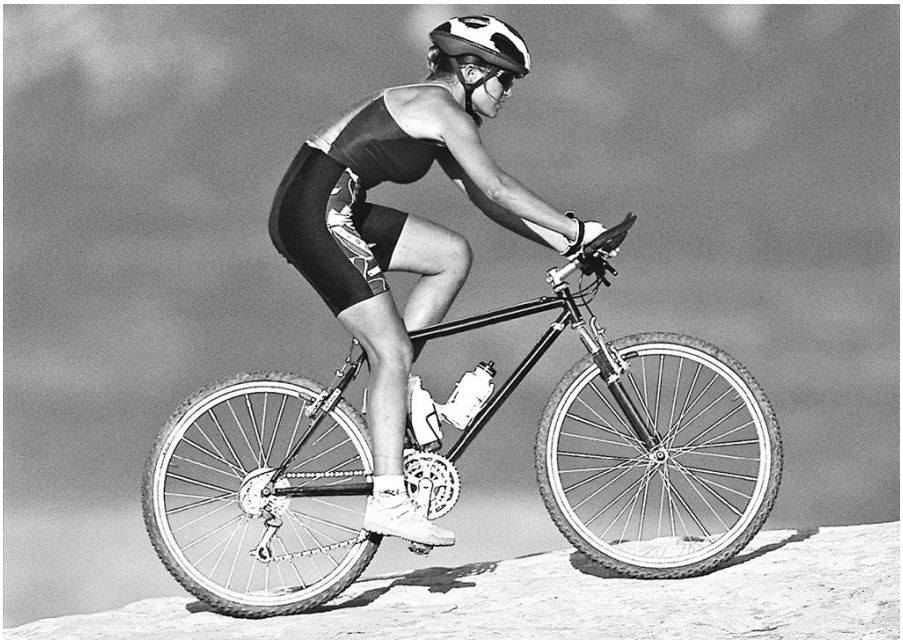
Ноги. Посмотри на отпечатки своих ног, когда ты выходишь из бассейна. У некоторых из нас видны только пальцы, а у других — вся ступня. Чтобы предотвратить травму колена, стремись к положению шипов, которое подходит твоему естественному углу ноги. Корректируй шипы во время езды, пока не начнешь чувствовать себя уверенно. Или отнеси их в магазин, чтобы там сделали это при помощи специального устройства. А лучше используй систему педалей без зажимов, которая позволяет твоим ногам свободно вращаться («парить»), сделав таким образом точные корректировки ненужными. Установи положение шипов вдоль подошвы таким образом, чтобы самая широкая часть каждой ноги находилась прямо над или слегка перед осью педали.

Длина шатуна. Существует тенденция на длинные рычаги. Это добавляет мощности, но может отрицательно сказываться на скорости вращения. В основном если длина внутреннего шва короче 73 см, используются 165-миллиметровые шатуны; если она составляет от 73 до 82 см, то — 172,5 мм; а если она превышает 82 см, то — 175 мм. Длина шатуна измеряется от центра крепежного болта до центра выемки крепления на педали. Обычно она указана на обратной стороне рычага.

27
Позиция при езде на горном велосипеде

Рама. Спонтанные (иногда нежелательные) спешивания являются частью езды по бездорожью. Вследствие этого тебе нужно много пространства между собой и верхней трубой. Идеальный размер горного велосипеда примерно на 10 см меньше размера твоего шоссейного велосипеда. Это не так критично, если ты будешь ездить только по почве или гладким грязным дорогам. Но нет никакого преимущества в раме больше, чем минимальный размер, при котором можно установить седло на достаточную высоту и достать до руля. Маленькие рамы — легче, крепче и более маневренны. С учетом того, что производители по-разному указывают размер рамы, используй проверку стоя. Когда ты садишься на велосипед в своих велоботинках, расстояние между твоим пахом и верхней трубой должно составлять как минимум 10 см.

Высота седла. Стандартная длина подседельника составляет 350 мм, поэтому значительная часть подседельника может выходить из рамы до появления линии максимального выдвижения (указана на подседельнике). Для эффективного вращения педалей твое колено должно оставаться слегка согнутым в нижней части нажатия на педаль (так же, как и на шоссейном велосипеде). Однако, возможно, будет лучше слегка опустить седло для езды по труднопроходимой местности, дав себе возможность приподняться в седле, чтобы велосипед мог подпрыгивать под тобой, не ударяя в пах. Во время крутых спусков некоторые велосипедисты опускают седло еще ниже, чтобы держать вес ниже и сзади, но другие просто соскальзывают назад.



Наклон седла. Большинство ездящих по бездорожью велосипедистов предпочитают держать седло на уровне горизонта, но некоторые (включая многих женщин) находят, что легкий наклон носом вниз помогает избежать давления и раздражения. Другие же слегка поднимают нос вверх, что дает им возможность сидеть сзади и уменьшает напряжение на руки.

Сдвиг седла вперед-назад. Эта настройка существует не для того, чтобы корректировать твой хват руля — для этого есть возможность изменить вынос руля. Используй ту же процедуру, что описана для шоссейных велосипедистов на с. 104.

Вынос руля. Вынос руля на горном велосипеде может значительно отличаться по удлинению (от 69 до 150 мм) и углу наклона (от –5 до +25 градусов). Для хорошего управления вынос руля должен быть установлен на 2,5–5 см ниже верха седла. Это помогает переместить вес на переднее колесо, чтобы было легче держать управление во время подъемов, а также снижает вероятность того, что колесо оторвется от земли. Удлинение должно позволить согнуть локти в удобном положении и выпрямить спину. Более длинный и низкий хват хорош для быстрой езды, но более высокое и близкое положение рук дает больше контроля на сложных тропинках. Если тебе нужно более вертикальное положение, задумайся о покупке руля с подъемом, который сгибается вверх на расстояние до четырех сантиметров.

Ширина руля. Стандартом считается размер от края до края

в 53–61 см. Если руль кажется слишком длинным, его можно укоротить ножовкой или труборезом. Но для начала все же смести контроль и хват и проедься, чтобы убедиться, что тебе понравится новая ширина. И не забудь оставить немного дополнительного пространства на обоих концах, если ты используешь края руля. Как правило, чем уже руль, тем быстрее происходит управление. Более широкие ручки предоставляют больше возможностей управления на низкой скорости.

Изгиб руля. Плоские рули могут быть прямыми или иметь искривление до 11 градусов вниз. Выбор зависит исключительно от удобства для рук и запястий. Имей в виду, что изменение изгиба также меняет твой хват ручек и может потребовать другого выноса. Также существуют рули с искривлением вверх. Они допускают более низкое положение изгиба.

Рулевые наконечники. Они отлично подходят для получения рычага во время подъема и достижения более вытянутого, низкого положения на плоских широких тропинках или почве. Загни их слегка вверх. Модели, которые загнуты внутрь, помогают защитить твои руки и не биться о ветки на узкой дорожке. Если ты думаешь о том, чтобы установить рулевые наконечники, убедись, что твой руль допускает такую возможность. Некоторые ультралегкие рули не имеют такой функции.

Длина шатуна. Производители обычно варьируют их при помощи длины рамы. Для получения большего рычага во время крутых подъемов горные велосипеды обычно поставляются с шатунами на 5 мм длиннее, чем шоссейный велосипед тех же размеров.

Руки. Слегка согнутые руки работают как амортизаторы ударов. Если ты можешь достать до руля только с выпрямленными локтями, укороти вынос или сильнее наклоняйся вперед, вращая бедрами.

Спина. Когда сочетание длин твоей верхней трубы и выноса правильно, ты должен нагибаться вперед примерно на 45 градусов во время нормальной езды. Такой угол является эффективным потому, что сильные мышцы твоих ягодиц не серьезно помогают вращению педалей, когда ты сидишь в более прямом положении. К тому же наклон вперед перемещает некоторый вес на твои руки, поэтому твой зад не так болит.

Торс. Не сутуль плечи, чтобы избежать боли в мышцах и усталости. Делай наклоны головы каждые несколько минут, чтобы предотвратить затекание мышц шеи.

Руки и запястья. Держись за руль с силой, достаточной только для того, чтобы сохранять контроль. Помести тормозные

рычаги близко к ручкам и под таким углом, чтобы ты мог растянуть вокруг каждого из них по одному или два пальца и при этом удобно держаться за руль. Твои запястья должны быть выпрямлены, когда ты встаешь над седлом и тормозишь, как и во время спуска. Всегда езжай, поместив большие пальцы под руль, чтобы твои руки не соскочили.

Словарь

V

VO2max: максимальное количество кислорода, которое может быть поглощено во время полной выкладки. Это ключевой показатель потенциала человека в езде на велосипеде и других видах аэробного спорта. Он в основном определяется генетически, но может быть несколько улучшен при помощи тренировок.

А

Анаэробика. Упражнения выше той нагрузки, которая позволяет постоянно удовлетворять потребность тела в кислороде. Такую нагрузку можно поддерживать только в течение короткого периода времени.

Анаэробный порог (АП). *См.* лактатный порог.

Аэробика. Упражнения при той нагрузке, которая позволяет постоянно удовлетворять потребность тела в кислороде. Такую нагрузку можно поддерживать в течение длительного периода времени.

Б

Бабулина передача. Передача с самым низким коэффициентом, соединяющая малую звездочку с самой большой кассетной звездочкой. Ее используют в основном на очень крутых подъемах.

Белки. В питании они необходимы для роста тканей и их восстановления. Состоят из структурных единиц, именуемых аминокислотами. Белки не являются значительным источником энергии, если при этом не было поглощено достаточное количество калорий и углеводов. Один грамм белков равняется 4 калориям.

В

Верхний переход. Переход на более высокую передачу — происходит путем перехода на меньшую звездочку или бóльшую переднюю звезду.

Выход за пределы. Период усиленных тренировок, который создается для того, чтобы дать телу шок, улучшив физическую форму.

Г

Гликемическая нагрузка. Мера общей гликемической реакции на продукты, вычисляемая путем умножения гликемического индекса на количество граммов углеводов в блюде.

Гликемический индекс. Градация продуктов в соответствии с их мгновенным влиянием на уровень глюкозы крови.

Гликоген. Топливо, получаемое в виде глюкозы (сахара) из углеводов и хранящееся в печени. Это — основной источник энергии для езды на велосипеде при высоких нагрузках. Резервы обычно истощаются после 2 1/2 часов езды.

Гликогенное окно. Период, наступающий в течение часа после тренировок, когда истощенные мышцы наиболее восприимчивы к восстановлению их гликогенного запаса. В течение этого времени поглощение пищи и жидкости, богатой углеводами, увеличивает запасы энергии и ускоряет восстановление.

Ж

Жиры. В питании — самый концентрированный источник пищевой энергии, дающий 9 калорий на грамм. Хранящийся жир предоставляет примерно половину энергии, необходимой для упражнений с низкими нагрузками.

И

Избыточные тренировки. Длительная физическая и психологическая усталость, появляющаяся в результате стресса от слишком большого количества работы без достаточного количества отдыха.

Интервальная тренировка. Вид занятий, при котором периоды напряженных усилий сменяются периодами легких усилий для восстановления.

К

Каденция. Количество полностью совершенных нажатий на педаль за 1 минуту. Также называется педальными об/мин.

Квадрицепсы. Группа мышц, расположенная в передней части бедер, которая хорошо разрабатывается при езде на велосипеде.

Критериум. Шоссейная гонка на короткую дистанцию, состоящая из большого количества кругов с крутыми поворотами. Главными навыками в ней становятся умение совершать повороты и спринтовать.

Круговая тренировка. Техника тренировки с весами, при которой ты быстро переходишь от упражнения к упражнению без времени на отдых.

Л

Лактата. *См.* молочная кислота

Лактатный порог (ЛП). Уровень напряжения, при котором тело больше не может производить энергию аэробным способом, в результате чего вырабатывается молочная кислота. Это вызывает мышечную усталость, боль, поверхностное, учащенное дыхание. Пульс, при котором это происходит, именуется ПЛП. Также он известен как анаэробный порог (АП).

М

Молочная кислота. Вещество, производимое во время анаэробного обмена веществ, когда происходит неполный распад глюкозы. Она быстро создает мышечную усталость и боль. Также известна как лактата.

Мощность. Сочетание скорости и силы.

Н

Нижний переход. Переход на пониженную передачу — происходит путем перехода на бóльшую звездочку или меньшую переднюю звезду.

О

Отключиться. Остаться без энергии, обычно по причине того, что велосипедист недостаточно ел или пил.

Об/мин вращения педалей. *См.* каденция.

П

Повторение. В тренировках с весами и интервальных тренировках — каждое единичное усилие. Например, если ты поднимаешь гантель пять раз или совершаешь серию из пяти спринтов, ты делаешь пять повторений.

Подколенное сухожилие. Мышцы с обратной стороны бедра, которые плохо развиваются во время езды на велосипеде.

Подход. В тренировках с весами и интервальных тренировках — одна группа повторений. Например, если делать восемь повторений три раза, ты совершаешь три подхода.

Периодизация. Процесс разделения тренировок на определенные фазы продолжительностью в недели или месяцы.

Р

Работа на скорость. Общий термин для интервалов и других тренировок с высокой скоростью — таких, как спринты и заезды с раздельным стартом.

Роликовый тренажер. Стационарное тренировочное устройство, состоящее из трех или четырех цилиндров, скрепленных ремнями. Оба велосипедных колеса вращаются на этих цилиндрах таким образом, что балансирование очень похоже на настоящую езду.

С

Сила. Способность применять давление к педалям.

Скорость. Способность быстро ускоряться и поддерживать очень быструю каденцию на короткие промежутки времени.

Смешанные тренировки. Сочетание видов спорта для психологической разрядки и физического развития, особенно во время велосипедного межсезонья.

Сотенная гонка (*Century ride*). Заезд на 100 миль или 100 километров (называемый метрической сотенной гонкой).

Спиннинг. Вращение педалей при относительно быстрой каденции на передачах от низких до средних.

Т

Толкание. Вращение педалей при относительно медленной каденции на высоких передачах.

Тренажер под заднее колесо. Стационарное тренировочное устройство, на которое крепится велосипед. Сопротивление вращению педалей увеличивается по мере увеличения скорости вращения, чтобы имитировать настоящую езду. Также известен как домашний, ветряной и магнитный тренажер. Последние два названия получены от вентилятора или магнита, который создает сопротивление на заднее колесо.

Тяга. Воздушный поток, создаваемый движущимся велосипедистом. Другой велосипедист, находящийся близко позади, может удерживать тот же темп, используя приблизительно на 30 % меньше энергии.

У

Уд/мин. Удары в минуту — в отношении пульса.

Углеводы. В питании они распадаются на глюкозу, главный источник энергии для организма, путем пищеварения и обмена веществ. Углеводы делятся на простые (сахара) и сложные (хлеб, паста, злаки, фрукты, овощи); второй вид содержит дополнительные питательные вещества. Один грамм углеводов дает 4 калории.

Ф

Фиксированная передача. Односкоростная трансмиссия, которая не позволяет совершать спуск без вращения педалей. Когда велосипед движется, поворачивается шатун. Ее используют на трековых велосипедах и иногда — для шоссейных тренировок в начале сезона.

X

Хондромалация. Размягчение или утрата упругости и разрушение хрящей под коленной чашечкой, вследствие которых появляются боль и воспаления.

Э

Эргометр. Стационарное устройство, которое, как правило, можно найти в лабораториях исследования человеческих показателей. На нем происходит нажатие на педали, подобное велосипедному, и он измеряет выходную мощность в ваттах. Сопротивление исходит от трения с большим маховиком.

Я

Ягодичные мышцы. Мышцы, расположенные в ягодицах. Они являются ключевой составляющей мощности нажатия на педали.

* * *

КОГДА ВЫ ДАРИТЕ КНИГУ,
ВЫ ДАРИТЕ ЦЕЛЫЙ МИР

ХОТИТЕ ЗНАТЬ БОЛЬШЕ?
Заходите на сайт:
https://eksmo.ru/b2b/
Звоните по телефону:
+7 495 411-68-59, доб. 2261

Примечания

1

NFL — Национальная футбольная лига, профессионалы американского футбола *(Прим. ред.)*.

2

Аткинс Роберт — врач-кардиолог, разработавший систему снижения веса, требующую контроля потребления углеводов, известную под названием «Диета Аткинса». По итогам 2002 года журнал «Нью-Йорк таймс» включил его в число десяти самых влиятельных людей года. Однако фитнес-специалисты диету Аткинса убедительно критикуют *(Прим. ред.)*.

3

Автор-американец пользуется мерой массы, принятой в англоязычных странах. В приведенном им расчете русскоязычному читателю следует умножить свой вес в килограммах на 33 *(Прим. ред.)*.

4

Макаронные изделия *(Прим. ред.)*.

RDA — The U. S. recommended dietary allowance.

То есть на килограмм массы тела — 0,8 г белков (*Прим. ред.*).

См. словарь в конце книги.

8

Российскому читателю будет интересно узнать, что Бьярне Рийс — создатель первой в истории своей страны профессиональной велокоманды, которая несколько раз меняла спонсоров, а с 2012 года в ее названии появилось имя Tinkoff, поскольку главным спонсором команды стал российский «Тинькофф банк». Бьярне Рийс остается генеральным и спортивным менеджером команды. В 2007 году Рийс признался, что с 1993 по 1998 год пользовался допингом, в результате чего его имя было удалено из списка победителей Тур де Франс 1996, однако в июле 2008 года возвращено с оговоркой. Добавим, что в 1996 году Бьярне Рийс выступал за американскую профессиональную команду «Team Telekom» (*Прим. ред.*).

9

National Strength and Conditioning Association (NSCA) — международная некоммерческая ассоциация с центром в Колорадо-Спрингс, США *(Прим. ред.)*.

10

Century ride — принятое только в США название для спонсируемых социальных мероприятий, в котором клубы (или команды) в шоссейной гонке едут на 100 миль (160,9 км) в течение 12 часов *(Прим. ред.)*.

11

В американском оригинале стоит принятая в спортивной публицистике США форма «class of ’84,». Американцы гордятся успехами своей олимпийской сборной на Играх 1984 года, на которых они завоевали 83 золотых медали, установив рекордное достижение в истории Олимпийских игр. Заметим, однако, что в этих Играх в Лос-Анджелесе не участвовали СССР и страны соцблока, объявившие ей бойкот. И вот какие слова произнес диктор на стадионе Лос-Анджелеса в ходе закрытия Игр: «Спасибо вам, генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Черненко, за то, что вы завоевали для США больше золотых медалей, чем любой спортсмен за всю историю…» Что ж, в каждой шутке есть… доля шутки (*Прим. ред.)*.